

سلسلة  
الفكر الحر  
مكتبة



# فتاة السوء

تأليف  
هبو ج. شونفيلد  
تقريب  
أحمد خاكي



بجته التأليف والترجمة والنشر

---

١٤١٦

# سلسلة الفكر الحديث

## فتاة السوء

تأليف

هيو چ. شو نزيلد

تعريب

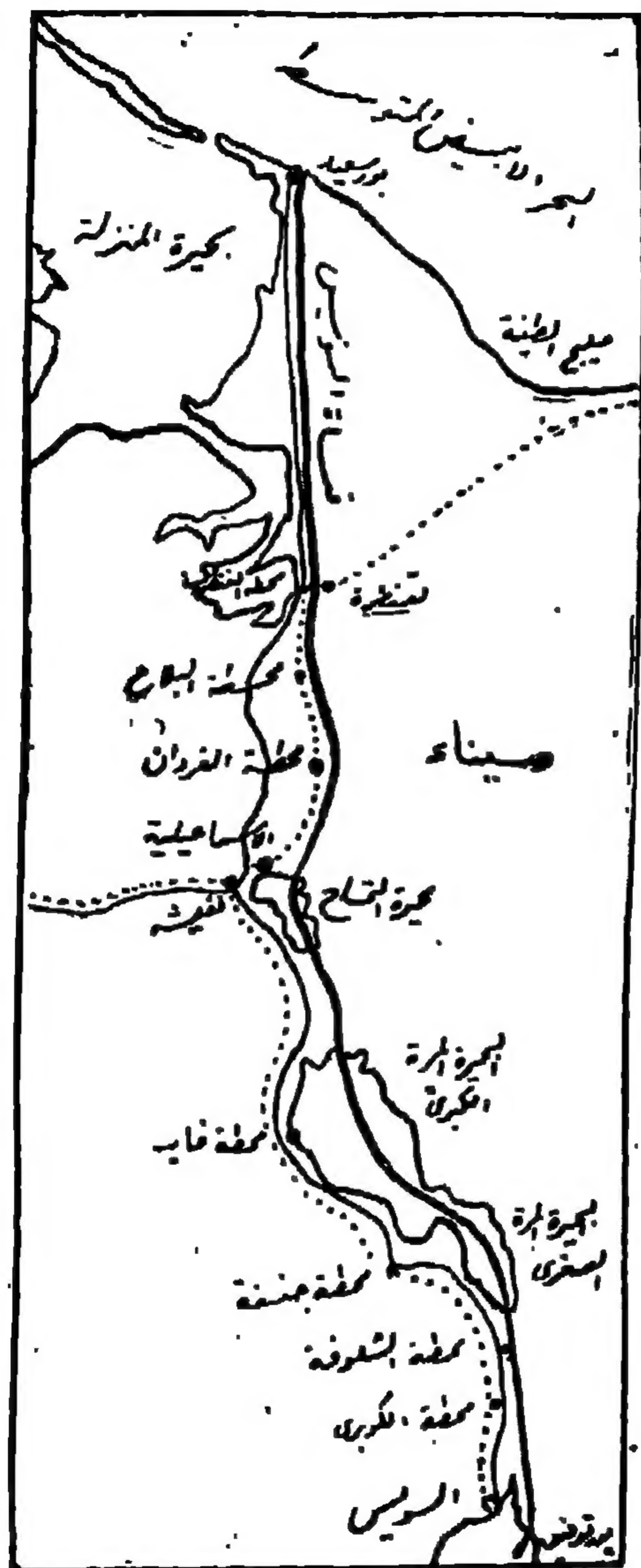
أحمد فاكي

---

العدد الخامس

العدد الخامس







## مقدمة المعرب

هذا كتاب عن قناة السويس كتبه هـ . جـ . شونفيلد في الفترة التي سبقت الحرب العالمية الثانية ، وهي الفترة التي امتلأت بالجدل حول قبضة السويس . فقد كان لإيطاليا أطماع في هذه القناة ، وكانت إيطاليا قد حسبت أنها كسبت إمبراطورية بأسرها حينما استولت على الحبشة ؛ لذلك كانت ترمي إلى أن تشترك في إدارة القناة ، وكانت تطالب بامتيازات في المعاملة ، وكانت صحافتها تكثر من الدعاية لهذه المطالب . فهذا الكتاب في الأصل ردٌّ على الدعاية الإيطالية ، التي نشطت كما قلنا قبل هذه الحرب .

على أنه إذا كان صاحب الكتاب قد حاول أن يرد به على الدعاية الإيطالية القائمة يومذاك ، فإنه قد اضطر إلى تبيان وجهة النظر المصرية ، بوصف أن مصر مالكة القناة وصاحبة الحق الأول فيها . وقد رأيت أن أترجم الكتاب ليكون مادة للتفكير لأبناء هذا الجيل وأبناء الأجيال القادمة . فأنا مؤمن بأن قناة السويس ، وما اتصل بها من حوادث ، موضوع ينقصه عندنا الدعاية الحرة الرشيدة . وكان يجب أن تكتب في هذا الموضوع المؤلفات العربية العديدة ، وكان يجب أن تنشر وجهة النظر المصرية في كل ظرف من الظروف ، ولكن لم ينشر قبل هذا الكتاب مؤلف واحد باللغة العربية في موضوع حيوى مثل هذا .

وقد أوجز المؤلف في وصف علاقة مصر بقناة السويس إيجازاً شديداً ، فرأيت أن أزيد الكتاب فصولا أبسط فيها العلاقة الأولى بين مصر وبين

مشروع القناة ، وأوضح فيها ما تكلفته مصر في تنفيذ هذا المشروع من جهد ومال . وفي رأينا أن هذه تكملة للموضوع كان ينبغي أن تزداد في كتاب عن قناة السويس ينشر لأول مرة باللغة العربية . والباب الثاني من الكتاب هو هذه التكملة التي رأيت أن أزيدها ، وكذلك الفصل السادس من الباب الثالث فهو بعض هذه التكملة .

\*\*\*

على أنني ما فرغت من تأليف هذا الباب الثاني حتى رأيت أن هناك قطعاً شتى تستدعي البحث . فالعلاقة بين دي لسبس وبين عرابي ، والمكاثبات التي تبودلت بينهما في صيف سنة ١٨٨٢ ، ومشروع امتداد أجل امتياز قناة السويس الذي رفضته الجمعية العمومية سنة ١٩١٠ ، ومناقشة الاتفاق بين الحكومة المصرية وبين الشركة في سنة ١٩٣٧ ، ومركز قناة السويس في الحرب العالمية الثانية ، ومستقبلها ، كل هذه موضوعات جديرة بالبحث لولا أن المجال مجال ترجمة لا تأليف . لذلك رأيت الاكتفاء بما أوجزه المؤلف . ولعلنا نستطيع أن نتحدث عن كل ذلك في فرصة أخرى .

وكشفت القنبلة الذرية وشغلت أخبارها الناس وهذا الكتاب معد للطبع . ولسنا ندرى أنحن مقبلون على عصر جديد من عصور القوة الطبيعية ولسنا ندرى أثر ذلك في وسائل الانتقال وفي فكرتنا عن حروب المستقبل . لكن الذي ينبغي أن نتحقق منه هو أن للطاقة الذرية مستقبلاً هائلاً وأن هذا لا بد أن يؤثر في كل أساليب الحركة والانتقال والحرب . ولا بد أن تتأثر قناة السويس بكل ذلك .

\*\*\*



وبعد فقد تُرجم هذا الكتاب في پور سعید وروجع في پور سعید ؛  
ولا يستطيع أن يدرك المصرى معنى قناة السويس إلا إذا عاش ربحاً من  
الزمن في منطقة القناة نفسها . فهنا قطعة من أرض الوطن يكاد يصدق  
فيها قول الشاعر :

ولكنّ الفتى العربى فيها غريب الوجه واليد واللسان  
وخلق بمصر أن تمهد لاستلام قناة السويس في اليوم الثامن عشر من  
شهر نوفمبر سنة ١٩٦٨ ، وخلق بها أن تحتاط للأمر من جميع نواحيه ،  
وخلق بها في هذه الفترة الباقية على انتهاء أجل الامتياز أن تأخذ في تمهيد  
المنطقة قبل أن تمصر الشركة نفسها .

ولمى لأشكر للجنة التأليف والترجمة والنشر أن أتاحت لى نشر هذا  
الكتاب في سلسلة الفكر الحديث . والله أسأل أن يسدد خطانا جميعاً لما  
فيه خير الإنسانية وخير الوطن ؟

أحمد فاكي

پور سعید في ٢٣ أغسطس ١٩٤٥



## فهرس

### الباب الأول

#### تاريخ قناة السويس من العصور القديمة إلى هدنة ١٩١٨

صفحة

- ١ - القنوات بين النيل والبحر الأحمر  
من ٢٠٠٠ ق . م . إلى ٨٠٠ م ..... ١
- ٢ - النزاع حول تجارة الهند . مشروعات قناة السويس  
من ١٥٠٠ - ١٨٠٠ ..... ٧
- ٣ - الطريق البرى : بين القناة وسكة الحديد ١٨٠٠ - ١٨٥٠ ..... ١٨
- ٤ - دى تيسس يحصل على الامتياز وينجح على الرغم من  
معارضة إنجلترا ..... ٢٧
- ٥ - إنجلترا تشتري أسهم الخديو ، الاتفاقية الدولية ١٨٨٨ ..... ٤٩
- ٦ - القناة والامبراطورية الألمانية ، الحرب الكبرى ..... ٥٩

### الباب الثانى

#### مصر وقناة السويس (تأليف)

- ١ - موقف محمد على من قناة السويس ..... ٦٩
- ٢ - موقف سعيد باشا - فقد عقد الامتياز ..... ٧٣

محنة

- ٣ — موقف إسماعيل باشا — تحكيم نابليون الثالث —  
بيع الأسهم ونصيب مصر في الأرباح ... .. ٨٠

### الباب الثالث

#### تاريخ قناة السويس من سنة ١٩١٨ إلى سنة ١٩٣٨

- ١ — القناة واستقلال مصر — المعاهدة المصرية الإنجليزية ... ٩٤  
٢ — ما استفادته مصر من القناة ... .. ١٠١  
٣ — القناة والفكرة الامبراطورية في إيطاليا —  
مشكلة البحر الأبيض المتوسط ... .. ١٠٦  
٤ — مطالب إيطاليا في الاشتراك في إدارة القناة ... .. ١١٥  
٥ — الصحافة والشركة ... .. ١١٧  
٦ — مستقبل قناة السويس (تأليف) ... .. ١٢٤

### الباب الرابع

#### إدارة قناة السويس وتجارة العالم

#### حقائق وأرقام

- ١ — كيف نظمت شركة قناة السويس ... .. ١٢٦  
٢ — الوجوه المالية ... .. ١٣٣  
٣ — رسوم القناة وتكاليفها ... .. ١٤٠

صفحة

- ٤ - مناهج الأعمال ... .. ١٤٥
- ٥ - الصيانة وتنظيم المرور ... .. ١٥٠
- ٦ - وصف القناة ... .. ١٥٨
- ٧ - نمو الحمولة التي تمر بالقناة ... .. ١٦١
- ٨ - أثرها في تجارة العالم ... .. ١٦٤

## الباب الخامس

### وثائق

- ١ - فرمان الأصلي لعقد الامتياز ... .. ١٦٩
- ٢ - اتفاقية سنة ١٨٨٨ ... .. ١٧٤
- ٣ - المادة الثامنة من المعاهدة المصرية الانجليزية سنة ١٩٣٦ ... ١٨٢



# الباب الاول

## تاريخ قناة السويس

من العصور القديمة إلى هذنة سنة ١٩١٨

(١)

كان وصل البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر بطريق مائى من أقدم المشروعات التى فكّر فيها الإنسان المتحضر . فقد عُرفت مزايا هذا المشروع فى القرن العشرين قبل الميلاد ، كما عُرفت مزاياه . بصورة أكبر - فى القرن العشرين بعد الميلاد . فلو أن تاجراً مصرياً فى عهد فرعون مصر سيزوستريس استطاع أن يتصل بأخيه الحديث فى عهد الملك فاروق لوجدنا أنهما على اتفاق فى أن هذا الطريق هام جداً ، وفى أنه يمتاز بالسرعة والأمن والاقتصاد كطريق من طرق النقل .

ومصر من الوجهة الجغرافية ملتقى طبيعى للشرق والغرب . وكان لا بد لتجارة الأمم أن تمر بها حينما كُشفت طرق التجارة بين القارات . فكانت تباع فى مدائنها الزاهرة بضائع الشرق الأقصى وفارس وبابل وبلاد العرب والصومال والسودان واليونان والرومان ؛ كما كانت أسواقها تزخر بمتاجر الساحل الجنوبى لفرنسا والساحل الشمالى لإفريقيا ، ثم بمتاجر أخرى من إسبانيا وجزائر البحر الأبيض المتوسط . وكانت الدولة التى تسيطر على مصر هى التى تسيطر على سوق العالم ؛ لذلك كانت تتنافس عليها الإمبراطوريات المختلفة فتطمع

في أن تضم هذه الأرض المباركة إلى رقعتها ، وكانت تحاول كل واحدة من الإمبراطوريات أن تغزوها كما تحقق أحلامها في السيطرة على العالم ؛ فقد كانت مصر دائماً ذات مركز خاص من حيث موقعها الحربي والتجاري . وكان إلى الشرق من مصر عنق ضيق من الأرض يصل إفريقيا بآسيا ، ذلك هو برزخ السويس ؛ وكان يمتد فيه لسان من البحر الأحمر يتجه إلى ناحية البحر الأبيض المتوسط وهو ما نسميه اليوم خليج السويس . وقد وقف هذا اللسان الآن عند حد ، لكنه كان في الماضي يزداد امتداداً في السنة بعد السنة إلى ناحية البحر الأبيض المتوسط . ثم كان إلى ناحية الغرب ، غير بعيد من هذا البرزخ ، نهر عظيم هو نهر النيل ؛ وكان يجري في خط يكاد يوازي شاطئ البحر الأحمر . وقد وصل نهر النيل فعلاً إلى البحر الأبيض في سبع قنوات أو ثمان هي التي كانت تكون دلتا النيل في تاريخها القديم . وكان الفرع الپليوزي وهو أحد هذه الفروع الثمانية يجري على حافة البرزخ ، فكان لا بد للعقول الراجعة في العالم المتمدن منذ أربعة آلاف سنة أن تحاول الاستفادة من هذه الظروف ، وأن تصطنع مصباً آخر للنيل في البحر الأحمر ، فيصل الفرع الپليوزي بين البحر الأحمر وبين البحر الأبيض المتوسط .

ولكن فكرة وصل البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط لم تكن هي الأولى بل لقد سبقها فكرة أخرى إلى الوجود هي فكرة وصل نهر النيل بالبحر الأحمر ؛ فلم يكن الناس قبل نمو الإمبراطوريتين الإغريقية والرومانية يقدرون أن مثل الطريق الأول ضرورة حيوية لأنهم لم يفكروا في انتقال السفن بين البحر الأحمر والبحار الغربية ؛ بل بدأ المصريون الأولون يحفرون قنوات تصل بين البحر الأحمر وبين المدن الداخلية على نهر النيل .

فقد كانت هناك تجارة رائجة منذ فجر المدنية المصرية بين مصر وبين بلاد  
الهُنْت (أى بلاد الصومال) ؛ وكانت مصر نفسها غنية بالذهب والعاج  
والتوابل التى كانت تُحمل من شاطئ إفريقيا الشرق ؛ ثم كانت هناك  
تجارة رائجة أيضاً بين مصر وبين البلاد التى تقع على حدود فارس .  
ولم تنحدر إلينا تفاصيل عن بناء القناة الأولى التى أنشأها المصريون  
للملاحة بين نهر النيل وبين شاطئ البحر الأحمر ، فقد ضاعت كل هذه  
التفاصيل فى طيات التاريخ القديم . والنسب سلم لنا من هذه الأخبار هو أن  
سيزوستريس أحد ملوك الأسرة الثانية عشرة كان أول من بدأ هذا العمل .  
وانقضت بعد ذلك ألف سنة كانت أخبار هذه القناة تختفى ثم تبرز فى فترات  
خاصة ، وكانت معروفة باسم « قناة الفراعنة » . وقد كانت تخرج من فرع  
النيل الپليوزى عند موضع فى شمال مدينة بوسطه ، وتجرى فى وادى  
الطميلات — أو أرض غوشن — إلى الشرق ، ثم تنحدر بعد ذلك إلى  
الجنوب حتى تصل البحر الأحمر فى البحيرات المرة عند ثغر القلزم .  
على أن الأحداث السياسية التى تقلبت على مصر سببت إهمال هذه  
القناة ، فلم يأت القرن السابع قبل الميلاد حتى كانت قد طمرت . وفكر  
فرعون مصر المشهور نحاو فى سنة ٦١٢ أن يحفرها من جديد ، واستخدم  
فى حفرها ١٢٠٠٠٠ من الرقيق المسخرين ؛ لكنه لم يتم هذا العمل ، لأن  
عزافاً حذره بأنه — بفتح هذه القناة — إنما كان يمهد الطريق للغزاة  
البرابرة . ولعل هذا العراف كان يعنى بذلك هؤلاء الفرس الذين غزوا مصر  
بعد ذلك بأقل من قرن تحت إمرة قبيز . وقد أعاد قناة الفراعنة ووسمها  
حاكم فارسى فى مصر اسمه دارا هستاسپس فى سنة ٥٢١ ق . م . وسجل



دارا عمله هذا في أثر كشف حديثاً نستطيع أن نلمح في لغته صلف الحاكم  
الطلق فهو يقول :

« إني فارسي ، وقد غزت مصر بقوة فارس ، وقد أمرت أن تُحفر  
هذه القناة من نهر پيرافا ( أى نهر النيل ) الذى يجرى فى مصر إلى البحر  
الذى يخرج من فارس ( أى البحر الأحمر ) وقد حفرت هذه القناة بعد  
ذلك طبقاً لما أمرت به . »

على أن دارا لم يلبث أن دمر آخر مرحلة من مراحل القناة لسبب  
لم يُعرف بعد . ولم يُحفر هذا الجزء الذى دمره إلا فى عهد خلفه « إكسميز »  
ويذكر هيرودتس أن هذه القناة كانت من الاتساع بحيث كان يستطيع أن  
يسير فيها قاربان جنباً إلى جنب .

وعدلت « قناة الفراعنة » وتحوّلت إلى طريق آخر فى حكم ملكين  
من ملوك البطالة هما فيلادلفوس ( سنة ٢٨٦ ق . م ) ويورجيتس  
( سنة ٢٤٦ ق . م ) . فكان حدها الأقصى موضعاً عند أرسينو بالقرب  
من السويس الحديثة . وأقيم هنالك هويس ذو بوابتين يقي الأرض طغيان  
مياه البحر الأحمر . وكان بطليموس فيلادلفوس قد فكر فى أن تُشق قناة  
مستقيمة تخترق البرزخ نفسه وتصل البحرين بأقصر طريق ؛ لكنه تخلى  
عن هذا المشروع ظناً منه أن سطح البحر الأحمر أكثر ارتفاعاً من سطح  
البحر الأبيض المتوسط ، بحيث يُخشى على البلاد أن يطنى عليها البحر  
لو أن مشروع القناة نُفذ . وبقيت هذه العقيدة الخاطئة قائمة حتى  
مبدأ القرن التاسع عشر . ويقال إن الذين أوحوا إلى بطليموس بهذا  
المشروع إنما هم الإغريق الذين أدركوا ما وراء هذا العمل العظيم من منافع

جدة تعود على التجارة بين الشرق وبين الغرب . وكانت ميناء يلازم على ساحل البحر الأبيض المتوسط في طريق البرزخ مزدهرة تنافس الاسكندرية . . . وتولا هذا الخطأ في حساب الفرق بين سطح البحرين لحفرت قناة السويس كما نعرفها اليوم منذ ألفي سنة .

وفي خلال الاحتلال الروماني لمصر تحولت « قناة الفراعنة » إلى « نهر تراچان » . ففي سنة ٩٨ من التقويم الميلادي طهر الإمبراطور تراچان القناة القديمة بعد أن تقلبت عليها كثير من العصور والأحداث . وقد وصل تراچان هذه القناة بمجرى النيل نفسه عند بابليون ( بالقرب من القاهرة ) وبذلك أمدّها بالماء الغزير ؛ وأصبحت القناة بعد ذلك على شكل قوس ، وظلت تمخرها السفن حتى القرن الثالث الميلادي . فما جاء عهد قسطنطين حتى كانت القناة قد أصبحت نسيا منسيا .

وحينما فتح العرب مصر في القرن السابع الميلادي أقبلت القناة بين النيل وبين البحر الأحمر على آخر مرحلة من مراحل تاريخها . فقد كتب عمرو ابن العاص والى مصر إلى الخليفة عمر يستأذنه فتح هذا الطريق . وفي شتاء سنة ٦٤١ — ٦٤٢ افتتحت القناة مرة أخرى وظلت إلى نهاية القرن الثامن الميلادي مفتوحة تمخرها السفن بإسم « قناة أمير المؤمنين » . ثم إنها رُدمت في سنة ٧٧٦ بأمر الخليفة أبي جعفر المنصور ثاني الخلفاء العباسيين إذ حاول بذلك أن يحصر الثوار الذين تألبوا عليه في مكة والمدينة . وفي زمن عمرو أيضا فكر العرب في شق ترعة من بحيرة التمساح الواقعة في منتصف البرزخ إلى البحر الأبيض ، لكن هذا المشروع لم يُبدأ به لأنهم أدركوا أن مثل هذه القناة لن ينتفع بها إلا تجار الدول المسيحية .

ومنذ ذلك الوقت بدأ الطريق التجارى بين الشرق وبين الغرب عن طريق مصر ينحط من سنة لأخرى . وقد تهيأ طريق آخر فى الشمال من أوروبا بين ممالك الغرب وبين الهند وبين الصين . نشأ هذا الطريق الشمالى على أثر الرحلات التى قام بها ماركوبولو وآخرون ، وظل يتقدم خلال القرنين الثالث عشر والرابع عشر حتى نمت قوة تركيا المعتبرية فحرمت تجار هذا الطريق تجارتهم الرائجة ، ووضعت حدا لما كان يتمتع به تجار البندقية وجنوة من التفوق التجارى . فقد كان أكثر ما يعتمد عليه هؤلاء هى المتاجر التى يستوردونها من الشرق .

وحينما قامت قوة تركيا حائلا دون تجارة أوروبا فى الشرق أحس الأوروبيون أنهم فى حاجة إلى طريق آخر ينفذون منه إلى الشرق . وبينما كان كريستوفر كولمبس يبحث عن هذا الطريق من ناحية الغرب كان ملاح آخر ذائع الصيت يبحر إلى الجنوب بمحاذاة الساحل الغربى لإفريقيا ، وقد أفلح فى أن يدور حول رأس الرجاء الصالح . وبلغ قاسكو ده جاما فى رحلته هذه سواحل الهند فى ٢٠ من مايو سنة ١٤٩٨ . وبعد أن لبث هناك ستة أشهر رجع من نفس الطريق إلى حيث كان قد بدأ رحلته فى مدينة لشبونة . وحمل معه هذه الرسالة من الزامورين فى ملابار إلى ملك البرتغال : —

« إن قاسكو ده جاما — ذلك النبيل من رجال بلاطك — قد زار مملكتى وسررت بلىقياء . وفى مملكتى قرفة وقرنفل وزنجبيل وفلفل وأحجار كريمة . ولست أطلب من مملكتك إلا الذهب والفضة والمرجان والقرمز » .

وكذلك افتتح هذا الطريق الطويل الذى أحدث انقلابا فى التجارة



مع الهند والشرق الأقصى . وقد ظل أربعمائة عام بعد ذلك وهو طريق معبد سهل . وأتاح لكل واحدة من ممالك المحيط الأطلسي كالبرتغال وهولندا وفرنسا وإنجلترا أن تحتكر تجارة الشرق احتكارا يكاد يكون تاما .

## (٢)

أحس أهل البندقية الخسارة الفادحة التي أصابت تجارتهم الواسعة . ففكرت حكومتهم في أن تقترح على سلطان مصر أن يشق قناة السويس . ففكر في ذلك أعضاء « مجلس العشرة » وتناقشوا في هذا الاقتراح مناقشة حادة في سنة ١٥٠٤ ، على أن هذه الفكرة لم تخرج إلى حيز العمل فلا نسمع شيئا عنها حتى غاية القرن السادس عشر . وعند ما نسمع شيئا عن هذا المشروع في آخر القرن السادس عشر نرى أنه لا يتقدم من دولة أوربية بل يتقدم من أحد ولادة مصر الأتراك . فقد اقترح أحدهم على السلطان في القسطنطينية أن يعيد فتح « قناة النيل — البحر الأحمر » ، وأن يصلها بالبحر الأبيض . وذكر في اقتراحه أن ذلك سوف يسهل النقل عبر برزخ السويس ، وسوف يكون طريقا مائيا بين البحرين ، فيعود بفوائد جمة على الأسطول التركي . ووصلت تفاصيل هذا المشروع في حينها إلى هنري الثالث ملك فرنسا ، أرسلها إليه سفيره ساقاري دي لانكوزم وكتب السفير يقول :

« لقد زادهم هذا المشروع العظيم خيلاء على خيالاتهم ، وأثار عندهم الطمع والنهم حتى ليعتقدون أن خزائن الهند وجواهرها قد أصبحت في متناول أيديهم » .

على أن السلطان — برغم أنه كان كفيفا بالمشروع وبرغم أنه بذل له

كثيراً من التفكير — أحجم عنه في النهاية بسبب حاجته من الصعاب وما توقعه من تكاليف باهظة .

وكانت فرنسا من بين الدول الأوروبية صاحبة المركز الأسمى في شرق البحر الأبيض المتوسط ، وكان لابد أن تهتم اهتماماً خاصاً بالطريق التجارى القديم بين الشرق وبين الغرب عن طريق مصر : كان لابد لها أن تهتم بذلك أكثر مما تهتم له أية دولة أوروبية أخرى لأسباب جغرافية تتصل بموقعها . لقد كان لإنجلترا وهولندا أن تقنما بطريق رأس الرجاء ، فهو طريق تجارى ملائم للتجارة بينهما وبين الشرق الأقصى . لكن فرنسا كانت تقدر شاطئها الجنوبي ، وكانت تقدر حاجات مينائها العظيم مارسيليا . لذلك ظلت تنقل متاجرها مع الشرق الأقصى عن طريق مصر ، على الرغم من أنها كانت تخسر كثيراً في ميدان المنافسة التجارية مع البلاد الأخرى . ففي الوقت الذى كانت إنجلترا تنقل فيه المتاجر عن طريق رأس الرجاء كانت فرنسا تنقل متاجرها عن طريق السويس . وفي الوقت الذى كانت ترخص متاجر إنجلترا لسهولة الطريق الأول كانت ترفع أثمان البضائع الفرنسية لصعوبة الطريق الآخر ؛ فكانت المنافسة بينهما تكاد تكون مستحيلة .

كانت تُنقل البضائع الفرنسية من الهند إلى السويس ثم تُحمل على ظهور الإبل من السويس إلى القاهرة ، ثم تُنقل في قناة إلى الإسكندرية ، حيث تُنقل مرة أخرى إلى سفن تسير إلى أوروبا . وقد تقدم كاتب مجهول الاسم إلى ريشليو بحل يوفر كل هذه الصعاب . فقد اقترح « أن تُحفر قناة من السويس إلى القاهرة : قناة مثل تلك التى حُفرت في أيام المصريين القدماء ولعلها كانت قد حُفرت في أيام سليمان » . ويدافع الكاتب عن

اقتراحه هذا فيقول : « بهذه الطريقة سوف يجمع الأتراك الثروة لبلادهم ، وسوف تستعيد البندقية مركزها وتصبح مرسيليا قوية ، ونحيا التجارة القديمة بيننا وبين بلاد الحبشة . وسوف يضعف الإسبان في البحر الأبيض ويقوى سائر الأمراء » .

لكن مثل هذا المشروع كان بعيداً إذ كانت تحول دونه عقبات سياسية غير العقبات العملية التي كانت هنالك . وقد حاول الفيلسوف الألماني لينتز أن يتغلب على هذه العقبات السياسية فاقترح في مذكرة له أن تستولي فرنسا على مصر وأن تضمن بذلك لنفسها تجارة الشرق . وقد توجه برسالة تقطر عاطفة وحماسة إلى لويس الرابع عشر بوصفه « أعظم ملوك المسيحية » . يحضه على غزو مصر من أجل هذا المشروع ؛ لكن وزير خارجية لويس تدخل في الأمر وذكّر من حوله أن أيامهم تلك لم تكن أيام القديس لويس في الحروب الصليبية ، وأن الحروب الدينية كانت قد انقضت أيامها ، وعلى الرغم من كل ذلك فقد اتخذت فرنسا خطوة إلى الأمام حينما ألّف كليبّر « شركة الشرق » وهي التي حصلت على امتياز من السلطان بمنح تجارتها احتكار النقل وحق الملاحة في البحر الأحمر . وقد كان ذلك محرماً قبل ذلك على السفن المسيحية لحرمه الأماكن المقدسة . وكل ذلك كان من بين الأسباب التي دعت إلى التخفيف من مكوس النقل ونفقات الشحن تخفيفاً عظيماً .

وظلت كتب أخرى تؤلف عن قناة السويس خلال القرن السابع عشر . وكان أكبر هذه الكتب وأبرزها كتاباً ألفه جاك سافاري اسمه « التاجر الكامل » . وقد اتخذ سافاري وجهة وطنية ، وكان رجلاً من رجال الأعمال



يعلم حق العلم أى الفوائد سوف تعود على تجارة بلاده إذا هي سيطرت على الطريق المصرى وُعُنيت بتنظيمه . لقد كان يؤمن كل الإيمان أنه يمكن منافسة طريق رأس الرجاء إذا توافر الوقت وقل الخطر عن طريق مصر . وقد رأى أنه ممكن توفير الوقت والإقلال من الخطر إذا فُتحت قناة تبدأ من السويس وتجرى فى البرزخ مباشرة حتى تصب فى البحر الأبيض المتوسط عند مكان ما حول دمياط . وكان ساقارى على علم بما واجهه البطالة وغيرهم من الصعاب حين درسوا هذا المشروع ؛ وكان يحسب أن سطح البحر الأحمر أعلى من سطح البحر الأبيض ؛ بل لقد كان يظن أن فى البحر الأحمر مدا وجزرا يزيد هذه الصعوبة . لكنه على الرغم من ذلك كان يؤمن إيمانا قويا بأن « الملك المعظم » وهو لويس ، كفيل بأن يتغلب على كل تلك العقبات فى سبيل التجارة الفرنسية .

ومنذ أن كتب ساقارى كتابه هذا أصبح مشروع القناة من بين ما يهتم به التجار والمهندسون ، ولم يعد الاهتمام به مقصورا على فئة السياسيين . وزادت تجارة الهند فى القرن الثامن عشر حتى لقد شاع بين الأوروبيين أنها قد أصبحت مصدرا من مصادر الثروة التى تبلغ حد الخرافة والوهم . وعلى الرغم من الحروب والاتقلابات السياسية التى لفتت أذهان الحكومات الأوروبية فإن شركات الهند المختلفة وبخاصة شركتى إنجلترا وفرنسا قد وسّعت من نشاطها ، وتنافست فيما بينها تجاريا وسياسيا إلى حد أنه أصبح من المستحيل أن يُفرّق بين السلطة التجارية والسلطة السياسية . وانتقل الكفاح بين إنجلترا وبين فرنسا إلى الساحة الآسيوية حينما فقدت فرنسا كندا وحينما فقدت إنجلترا مستعمراتها الأمريكية . حقا لقد تخلت فرنسا

عن أطاعها في امبراطورية الهند بعد حرب السنين السبع ، وبعد أن حاز كليلف ما حازه من النصر ، لكن ضخامة التجارة في الشرق الأقصى ونقل البضائع في مسافات تمتد إلى آلاف الفراسخ حثم على فرنسا أن تستمر في نضالها . ولم تكن في ذلك تناضل من أجل الاستيلاء على الأرض ، وإنما كانت تناضل للسيطر على طريق تجارى أرخص نفقة وأكثر أمنا وأقصر وقتا .

كان كل انتصار في أوروبا مهما بلغ من ضخامة المظهر انتصاراً عقيماً لا خير فيه إن لم يحمل في أطوائه استغلال الثروة في الشرق . وعلى هذا الأساس قررت إنجلترا أن تكون سيدة البحار حتى يظل طريق رأس الرجاء خرا يجوبه تجارها . وعلى هذا الأساس أيضاً قررت فرنسا أن تجدد الطريق القديم الذى كان يمر بمصر حتى تفسد على الإنجليز تجارتهم المارة برأس الرجاء .

ويظهر أن تجاراً من الإنجليز قد أدركوا ما كانت تدبره فرنسا قبل أن تدركه الحكومة الإنجليزية نفسها ، وقبل أن تضعه موضع الاعتبار . وكذلك أخذ الفرنسيون من جانبهم يرمقون بحذر كل الجهود التى كانت تقوم بها «شركة الهند الشرقية» و «شركة الشرق» لكي تصيب امتيازات في مصر ، مهما ظهر على هذه الامتيازات من مظاهر البراءة . وكانوا يرقبون خاصة جهود الشركتين في استعمال ميناء السويس استعمالاً لا يسمح به القانون القائم .

لكن فرنسا نفسها كانت بطيئة في اتخاذ أى موقف رسمى تصل به إلى أغراضها ، على الرغم من أن عمالها وتجارها في مصر كانوا يلحون عليها

إلحاحاً لا ينقطع مطالبين إياها أن تستولي على مصر . وكان من هؤلاء ميور  
قنصل فرنسا العام في مصر حيث يقول :

« إن القرب من الهند ، والنشاط الذي سيحدث نتيجةً لسير المواصلات  
بين بلادنا وبين الشرق عن طريق البحر الأحمر ، ثم التسهيلات التي  
سيلقاها التجار عند ما ينقلون متاجرهم من السويس إلى النيل عن طريق  
قناة تحتاج إلى حفرها من جديد في بعض أجزائها فقط .. كل ذلك سوف  
يقلل الزمن والنفقات إلى حد كبير ، ثم يكون سبباً في إنقاذ كثير من  
البحارة الذين يلقون حتفهم في الرحلات الطويلة حول رأس الرجاء الصالح ،  
ثم سوف يضمن تفوق التاجر التي تنقل في الطريق القديم » وعلى الرغم من  
هذه الرسائل ومن كثير مثلاً ، فإن فرنسا لم تفكر ساعتئذ في ضم مصر  
إليها . فقد قنعت حكومتها بأن تعقد معاهدات مع البكوات المالكين لكي  
تضمن لنفسها ما تحتاج إليه من التسهيلات في نقل متاجرها عن طريق مصر .  
وكان اتجاهها السياسي في عقد هذه المعاهدات ظاهراً ظهوراً تاماً لرجال من  
الإنجليز مثل جورج بولدون أحد أعضاء « شركة الشرق البريطانية » فهو  
الذي كتب يحذر إنجلترا إذ يقول :

« إذا استولت فرنسا على مصر فسوف تملك بين يديها المفتاح الأول  
والأخير لكل محطات التجارة في العالم أجمع . وكلما تقدم بها الزمن تعلمت  
فنون الملاحة والتجارة ، واستطاعت أن تجعل من مصر مركزاً إمبراطورية  
عالمية ، بل لعلها تستطيع أن تجعل من مصر مركزاً يقذف الهلع في العالم  
الشرقي ؛ فسوف يكون نقل جنودها إلى مصر ميسراً سهلاً ، وسوف تدم  
أعداءها بقواتها العديدة في أي وقت شاءت ، وسوف تكون ممتلكات  
إنجلترا في الهند تحت رحمة فرنسا » .



ولم تستجب الحكومة البريطانية لهذا التحذير إلا بأن أعادت قنصليتها في مصر ، وبأن ضمنت للتجار الإنجليز أن يشاركون الفرنسيين حقوق المرور التي استطاعوا انتزاعها من مراد بك . ولكن لم تقدر الحكومة الإنجليزية مطلقاً أن هذا النشاط الذي أبدته فرنسا كان يهدد مواصلاتها بالهند ؛ فقد كانت تحسب أن سيطرتها على رأس الرجاء كفيلة بأن تقاوم بها كل أنواع التحدى .

وعبثاً حاول كولونل جيمس كابر من موظفي شركة الهند الشرقية أن يحذر إنجلترا في كتاب طبعه في سنة ١٧٨٥ . فقد أشار إلى أنه من الحق أن تعتمد إنجلترا على طريق ربحاً حل محله طريق آخر ؛ فقد تدهورت الدول القديمة وفقدت ما كان لها من تفوق بنفس هذه الطريقة . وهو يقول شرحاً لذلك :

« لم يفقد البنادقة تجارة الهند لعنف حربي قضى عليهم ، ولا لدهاء استخدم ليحرمهم إياها . بل لقد ماثت تجارتهم من نفسها لأن البرتغال وأما أوربية أخرى اتخذت طريق رأس الرجاء الصالح ، وطافت حوله فقصرت الرحلات وزادت أماناً . وبذلك استطاعت تلك الدول أن تبيع بضائع الهند بأثمان أبخس من أثمان البنادقة . فرحلات البنادقة عن طريق البحر الأحمر كانت إلى ذلك العصر متعبة غير مأمونة ؛ كما كانت باهظة النفقات . فينبغي علينا إذاً أن نبحت الأخطار التي قد تحيق بنا إذا فضل هذا الطريق القديم على طريق رأس الرجاء . فهل نحسب أن الأمم الأوربية الأخرى جاهلة ، أو هي واهنة ساذجة بحيث لن تفكر في كشف هذا الطريق القديم والانتفاع به ؟ وإذا قدر لبضائع الهند أن تنتقل إلى هذا الطريق بحيث

تباع في أسواق أوروبا بأثمان أرخص من أثماننا ، فبعثنا سنحاول نحن عند ذلك أن نعترض المصالح العامة في أوروبا وآسيا . ولا بد حينذاك من أن تتحول تجارة الهند في بضع سنين إلى الطريق الأسهل والأرجح . فإذا بقي واحد لا يدرك ذلك الخطر فإنما هو شخص يجهل الكثير عن طبيعة البشر ، ولا يعرف إلا القليل من مبادئ السياسة والتجارة » .

وهؤلاء الذين أرادوا أن يعيدوا طريق مصر — البحر الأحمر ، أدركوا أنه لا يمكن أن يُفضل هذا الطريق على طريق الرأس ما دامت تركيا تسيطر عليه ، وتضع عقبات كأداء في سبيل التجارة الأوربية ، وما دام نظام النقل من البحر الأحمر إلى البحر الأبيض المتوسط معقداً يقتضى كثير أمن الجهد والمال .

لكنه كان من الواضح أن قوة تركيا في مصر قد أصبحت واهنة ، وكان من الواضح أنها كانت في سبيلها إلى الاضمحلال سنة بعد سنة ؛ فإذا كان قد فكر أحد في حفر قناة السويس إما مباشرة بحيث تخترق البرزخ ، وإما بإعادة القناة القديمة بين النيل وبين البحر الأحمر ، فإنه لم يكن هناك مناص قبل ذلك من أن تزول الحكومة القائمة في مصر يومذاك لتحل محلها حكومة أخرى أسلس قياداً ، أو لتتولاها قوة أوربية .

وقد ظل الفرنسيون يدعون إلى حفر قناة السويس ، وظلوا يدرسون كل ما يتصل بها من المشروعات وكل ما ابتكر لحفرها من الأساليب والخطط ، وظلوا يظهرون في ذلك كثيراً من الحكمة والحرص على دراسة التفاصيل ؛ حتى لقد ظن أنه لو قدر لفرنسا أن تقيم لنفسها حكومة في مصر فإن أول ما تبدأ به هو فتح قناة السويس . وكتب بارون دي فالدر عن قناة السويس

وإليه يرجع الفضل في تقنين فكرة الاختلاف بين سطحى البحر الأحمر والبحر الأبيض . وكانت هذه — كما علمت — أكبر عقبة حالت دون القيام بشق قناة مستقيمة في برزخ السويس . فإلى بارون دى قالدز يرجع الفضل في إثبات أن هذه العقبة لم تكن إلا أسطورة باطلة ؛ أو كما قال عنها هو نفسه إنها لم تكن إلا « شبحاً صوره الجهل » أو « أثر من الخوف الوضع » . على أن براهين دى قالدز لم تكن كافية لتدفع هذا « البُـسـيع » الذى بعث الفرع في قلوب الملوك الأقدمين .

ووقفت الأمور عند هذا الحد في السنين العشر الأخيرة من القرن الثامن عشر حينما تطور الموقف السياسى تطوراً سريعاً جعل المسألة المصرية من بين ما يهتم به السياسيون في أوروبا . فقد نشبت الحرب بين إنجلترا وبين فرنسا الجمهورية في سنة ١٧٩٣ ، وكتب الجنرال بوناپرت إلى تاليران بعد ذلك بأربع سنين يقول : « لن نلبث طويلاً حتى نشعر بأنه يجب علينا — لكي نحطم إنجلترا — أن نمتلك مصر » .

وكان تاليران قد تأثر تأثراً عميقاً بالرسائل التى بعثها إليه شارل مجالون القنصل العام الفرنسى في مصر ، وقد ظل مجالون بضع سنين يؤيد هذه الفكرة من الوجهة التجارية . ثم إنه استدعته حكومة الإدارة إلى باريس لكي يعرض عليها مقترحاته . وقد كتب تاليران إلى حكومة الإدارة ما يلى مستنداً في أكثر ما كتبه على معلومات مجالون :

« إن قيام الفرنسيين في مصر وتثبيت أقدامهم فيها سيسبب انقلاباً عظيماً في التجارة الأوربية ؛ وسيكون ضربة لإنجلترا بنوع خاص ؛ فسوف تتحطم لذلك تجارة إنجلترا في الهند وهى أساس عظمتها في أوروبا ؛ وسيكون

لإحياء طريق السويس أشد الأثر فيها ... ولن يقل خطراً على مصيرها من الأثر الذي كان لكشف رأس الرجاء الصالح في تجارة جنوة والبندقية في القرن السادس عشر . وستكون نتيجة هذا الانقلاب خيراً على الجمهورية الفرنسية لأنها بما تمتاز به من الموقع الجغرافي ، وعدد السكان ، والعبقريّة والنشاط ، هي الدولة الوحيدة التي تستطيع أن تفيد منه . فلنذكر دائماً أن الأمم القديمة والحديثة التي سيطرت على تجارة الهند بلغت مكانة عالية من حيث الغنى والثروة . فإذا أصبحت الجمهورية سيّدة في القاهرة ، وإذا سيطرت على مدينة السويس تبعاً لذلك ، فإنه لن يعنىها مطلقاً في أي الأيدي يكون رأس الرجاء الصالح » .

ثم تقرر أن تقوم حملة على مصر بقيادة نابليون . وكانت التعليمات التي أصدرتها له حكومة الإدارة ووقعها في ١٢ إبريل سنة ١٧٩٨ واضحة . وهاك أحد نصوصها :

« يستولى جيش الشرق على مصر . وعلى القائد الأعلى أن يشق برزخ السويس ، وأن يتخذ الخطوات اللازمة ليضمن للجمهورية الفرنسية أن تستولى على البحر الأحمر استيلاءً حراً لا منازع فيه » .

وفوجئت إنجلترا مفاجأة تامة حينما نزل نابليون وقواته في الاسكندرية واحتل البلاد . ولم تمضِ إلا فترة قصاها الفرنسيون في الاستعداد الحربي حتى قاموا بعمل التمهيدات اللازمة لشق القناة ، وقد كان ذلك من أهم أغراض الحملة : وكان بين أعضاء الحملة مهندسون وعلماء جاءوا مع الجند لهذا الغرض . وقد أسس هؤلاء فيما بعد « معهد مصر » وكان من بينهم المهندس ج . م . لير .



كان نابليون يهتم بهذا المشروع اهتماماً شخسياً عميقاً . وقد ذهب على رأس جماعة العلماء الذين حاولوا أن يتتبعوا بقايا القناة ، بين نهر النيل والبحر الأحمر . كان المشروع عظيماً . وكان مما يزيد وقفاً في النفس أنه كان يمثل للمحدثين مشروعاً مشترك فيه كثير من العظماء السالفين . وكان قد مضى ألف عام على جفاف هذه المياه ، وزالت بزوالها ثروة مصر ورخاؤها . فكان يوشك كل ذلك أن يتحول ؛ وكان مما تفخر به فرنسا ونابليون أن تحيي هذا المجد القديم وأن تسمو بآثاره .

وانتهت جماعة العلماء من مسح الأرض بعد أن لقيت صعباً جمة ، ورأى لبيير أنه لا يمكن شق قناة من السويس إلى البحر مباشرة لأنه اقتنع بأن سطح البحر الأحمر يعاود عن سطح البحر الأبيض المتوسط بثلاثين قدماً ؛ بل لقد رأى أن تفتح القناة القديمة ، وقدّر أن مثل هذا العمل يتطلب عشرة آلاف عامل يشتغلون أربع سنين ، وأن نفقات المشروع ستكون زهاء مليون ونصف مليون من الجنيهات .

وكان من بين العلماء من أنكر وجود هذا الاختلاف بين سطحى البحرين الذى اقتنع به لبيير كما اقتنع به الكثير من قبل . وظل هذا الخطأ مفروضاً خمسين سنة أخرى ، وأجّل مشروع القناة إلى مدة أطول من هذه لأن الحرب قلبت ظهر المجن لنابليون ، ولأنه غادر مصر نتيجة لموقعى النيل وأبي قير . وقد قال لمهندسه عن ذلك : « إن العمل عظيم ، وعلى الرغم من أننى لن أتمكن من إتمامه فربما استطاعت الحكومة التركية يوماً أن بجنى ثمار هذا المشروع » .

وقد جاء صلح أميان سنة ١٨٠٢ فوضع حداً لأطباع فرنسا في أرض

مصر ؛ لكن فرنسا نفسها ظلت تهتم بالبلاد وبمشروع قناة السويس . وقد ساعد أهل الفن فيها وعلمائها وحكامها على أن يعيدوا إلى مصر حالة الخصب والرخاء التي لم تتمتع بها منذ أيام الفراعنة الأولين . ولم يكن الدافع لها على هذا الاهتمام حب النفس ولا الطمع ولا الأنانية ، ولم تكن تريد أن تسدد ضربة إلى إنجلترا بالسيطرة على طريق الهند ، فقد طويت صحائف هذا الفصل من تاريخها حين مات إمبراطورها الأول . بل لقد اتخذت فرنسا في السنوات التالية سياسة ترمي بها إلى تحقيق أغراض نبيلة : أغراض شاملة إنسانية تتمثل في عمل قام به أحد العظماء من أبنائها وهو الرجل الذي استطاع أن يشق قناة السويس : ذلك هو فرديناند دي ليسبس .

### ( ٣ )

بعد أن انتهى الاحتلال الفرنسي أصبح من الواضح أن موقع مصر وأهميته الحربية مما يعنى جميع الحكومات الأوروبية . حقاً لقد استعادت تركيا حقوق السيادة على البلاد وضممتها لها الدول الأخرى ، لكن مصر كانت قد تهيأت لتنشأ نشأة أخرى . وقد تبينت الدول مكانة مصر كملتقى طبيعي بين الشرق وبين الغرب ، وإن لم تتبين إنجلترا ذلك إلا بعد حين . وأدركت الدول أيضاً أنه من الخير لها ألا ترجع مصر إلى ما كان يشوب الحكم التركي من العجز وسوء الإدارة والتعصب الديني . كان القرن التاسع عشر قد بدأ ، وكان عصر الانقلاب الصناعي قد أوشك ، وكانت الحدود بين الأمم قد آن لها أن تتلاشى ، وكانت المسافات البعيدة قد بدأت تطوى .

على أنه ليس يعنينا في هذا الشأن ما كانت تضمه الدول الأوربية نحو مصر ومستقبلها ؛ فإنه كان قد وقع حادث عظيم له أكبر الأثر في إدارة مصر الداخلية : ذلك هو تولية محمد علي عرش مصر . فقد استطاع وهو قائد ألباني على فرقة من فرق الجيش غير النظامية أن يقيم نفسه سيداً غير منازع بعد أن قام بسلسلة من الأعمال السريعة الحاسمة وأعلن نفسه حاكماً على مصر . وكان محمد علي يخدم سلطان تركيا بالاسم فقط ؛ إذ أنه كان بالفعل صاحب ولاية مصر ؛ فقد كسب هذه الولاية وجعلها حقاً موروثاً لأولاده وأحفاده من بعده . ثم إنه أصبح حاكماً مستقلاً ذا سيادة فعلية فيما عدا شؤونه الخارجية وعلاقاته بالدول الأجنبية حيث أقيمت حدود تحدد من قوته . ومن هذا الوجه فقط وإلى هذا الحد فقط كانت تعتبر مصر إحدى ولايات الإمبراطورية التركية .

كان محمد علي حاكماً مستنبهاً يمتاز بقوة الخلق والطموح الشخصي . وسرعان ما أدرك ما يعود على مصر من الفوائد إذا هي استخدمت رموس الأموال الأوربية ، واتبعت وسائل الأوربيين . ثم سرعان ما قرر أن يستفيد كل الاستفادة من هذه وتلك حينما أراد أن يضع مشروعات للاستقلال الاقتصادي والأعمال العامة . وقد كان في سياسته يميل إلى الفرنسيين ، فمنح خبراءهم كل فرصة ليأتوا إلى مصر ويساعدوه في مشروعات البناء والتعمير .

واستيقظت مصر في عهد محمد علي من سباتها الطويل وأصبحت عاملاً يُحسب حسابه في الشؤون الدولية ، وأصبحت القاهرة مسرحاً تحاك فيه الدسائس . وكان الوالى يضرب كل دولة بالأخرى حتى ينتفع من الاختلافات

بيها وحتى ينفع بلاده . ثم استطاعت اليونان أن تكسب استقلالها من تركيا في معاهدة أدرنة سنة ١٨٢٩ . فآثار ذلك المسألة الشرقية وأصبحت مصدراً من مصادر الكفاح بين الدول منذ ذلك الحين .

أما إنجلترا فقد ساورها القلق الملحّ على الطريق المصرى إلى الهند . وكانت تجاهد في أن تبقى على الإمبراطورية العثمانية حتى تظل حائلاً يحول دون الأمم الأوربية الأخرى وما تنويه من حرمانها من هذا الطريق . وفي فبراير سنة ١٨٣٩ أحسّ نيقولا الأول قيصر روسيا هذا الكفاح القادم بين إنجلترا وفرنسا فقال لمسيو برانت السفير الفرنسى : « إن الإنجليز يرمقون مصر بنظراتهم ؛ والبلد نفسها ضرورية لهم ، لأنهم يريدون فتح طريق جديد للمواصلات بينهم وبين الهند . وقد استطاعوا أن يتخذوا لأنفسهم مركزاً في البحر الأحمر والخليج الفارسي ، ولا بد من أن يقوم بينكم وبينهم نزاع حول مصر » .

لقد أدركت إنجلترا بعد لآى أنه لا بد لها أن تختط طريقاً للمواصلات أسرع من ذلك الذى اختطته من قبل عن طريق رأس الرجاء . وقد قدرت أخيراً أنه لا سبيل إلى ضمان هذا الطريق إلا إذا استخلصت لنفسها مصر والبحر الأحمر . وفي خلال القرن الثامن عشر كانت البضائع تُرسل عن هذا الطريق بالاتفاق مع المالك ، لكنه لم يكن من الممكن في خلال ذلك القرن أن يحصل الأوروبيون على تصريح يقيمون بمقتضاه خطاً منتظماً للنقل ، أو يشحنون بمقتضاه سفنهم بالبضائع ويفرغونها عند السويس . وانقضت كل هذه المحظورات بانقضاء القرن الثامن عشر ، واستخدمت سفن البخار ، فلم يبق حائل دون استخدام هذا الطريق السريع إلى جانب



الطريق الآخر للسفر والبريد على الأقل .  
وكان الملازم توماس واجهورن أول من برهن عملياً على ما وراء الطريق  
البرى فى مصر إلى الهند من فوائد وقد كتب عن ذلك فى سنة ١٨٣٧ .  
وبسط فكرته فى الحديث التالى :

« إننى لا أشك فى أن بعضهم سيدعون أن آرائى متحمسة بنقصها  
الهدوء ؛ وسأكون لذلك غرضاً لانتقاداتهم . لكن هذه الآراء هى التى  
دفعت بى إلى الذهاب إلى مصر منذ ثمان سنين . وقد اقتنعت أن هذه البلاد  
يجب أن تكون طريقنا إلى الهند . وقد طفت فى ثلاثة أرباع الكرة الأرضية  
فلم تزدنى أسفارى إلا اقتناعاً بذلك : لقد سافرت مئات الآلاف من الأميال  
لأنشر هذه الآراء ، ولن أطمئن حتى أرى أن هذا قد أصبح الطريق  
الرئيسى للهند » .

وكان قد بدأ مشروع واجهورن فى يناير سنة ١٨٣٥ حينما أذاع كتابه  
التاريخى على شكل نشرة توجه بها إلى رجال العمل فى إنجلترا ، وهذا نص  
هذا الكتاب :

« أكتب إليكم لأبلغكم — أنتم وسائر رجال العمل ممن لهم علاقة  
بالهند — أننى مسافر من إنجلترا فى الخامس من فبراير ومغادر ميناء فلَمْث  
فى الثامن من نفس الشهر على ظهر باخرة البريد إلى مالطة . وحينما أصل  
إليها سأغادرها إلى الاسكندرية ، ومنها إلى السويس عن طريق البحر .  
وسأبحر من السويس إلى البحر الأحمر ، وأمل أن أصل بمباى بعد سبعين  
يوماً من مغادرتى إنجلترا . وبهذه المناسبة سأقوم بنقل ما يُعهد إلى من  
الخطابات فى مقابل خمسة شلنات عن كل واحد منها . ويسرنى أن أقبل

الخطابات التي ترغب شركتكم أو أصدقاؤكم في إرسالها بهذا الطريق السريع .  
وسأعود إلى إنجلترا في نوفمبر . ويحتمل أن أقوم بهذه الرحلة في فبراير من  
كل سنة ، ويمكنكم أن تعتمدوا مرة في السنة على هذه المواصلات السريعة  
مع الهند . هذا إذا لم ينتظم فيما بعد طريق البريد تنقله البواخر » .

كان ذلك في سنة ١٨٣٥ لكنه كان في سنة ١٨٢٩ — ١٨٣٠

قد ضرب الرقم القياسي حينما اختبر هذا الطريق بالانتقال من لندن إلى  
بمباي في أربعين يوماً ونصف من أيام السفر . ولم يلقَ هذا العمل حينذاك  
كفاءه من التقدير ؛ لكنه ظلّ يقطع هذا الطريق في أسفاره حتى  
تنبهت له الحكومة الإنجليزية . وكانت نتيجة ذلك أن عقدت في أغسطس  
سنة ١٨٣٧ اتفاقاً مع « شركة شبه الجزيرة والملاحة الشرقية » لنقل البريد  
بانتظام إلى الاسكندرية . ومن هناك كانت تُحمل الرسائل عن طريق النيل  
ثم إلى السويس حيث تأخذها سفن شركة الهند الشرقية إلى بمباي .  
وكان واجهورن مشرفاً على الجزء من الرحلة الذي يخترق مصر . ومنذ  
سنة ١٨٣٨ كانت الرسائل الواردة إلى إنجلترا تحمل هذا الطابع « بطرف  
مستر واجهورن بالاسكندرية » وكانت الرسائل الصادرة من إنجلترا تحمل  
طابعاً آخر هو « بطرف مستر واجهورن بالسويس » .

كان ما قام به واجهورن من أكبر العوامل التي تقدمت بفكرة القناة .  
ولم يقدر ذلك أحد أكثر من دى لبس نفسه . وحينما شق القناة نقش  
الكلمات التالية على تمثال أقيم لواجهورن :

« وفاءً لذكرى رجل كريم أخطأه التوفيق لكنه قام وحده من غير  
معين بسلسلة من الأعمال التي تدل على البطولة ، مبرهنًا بذلك على أنه

يمكن استخدام طريق البريد يخترق مصر ، وطريق للمواصلات بين نصفي العالم الشرقى والغربى . وقد كان هو الرائد الأول للتجارة البحرية العظيمة التى تنقل فى مصر ؛ وهى التجارة التى أكملتها القناة بين البحرين « .

وقد درس واجهورن وصديقه البكباشى ف . ر . تشرنى (الجنرال تشرنى فيما بعد) مسألة الفرق بين سطحى البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط . لكن نتيجة الأقيسة التى قام بها البريطانيون لم تكن حاسمة .

ثم إن مهندسين آخرين فى خدمة محمد على بحثوا المسائل العملية التى يتطلبها شق قناتين : قناة مباشرة من السويس ، وقناة أخرى غير مباشرة من النيل ؛ وكان أشهر هؤلاء لينان بك الذى كان مشرفا على حفر الترعى فى مصر . وقد أعد قبل سنة ١٨٤١ مشروعا مفصلا لقناة تُشق مباشرة بين السويس وبلوزيم . وكانت بحوثه قاعدة اتخذها دى لىسبس فى دراساته وأعماله . ودرس المشروع أيضا جاليس بك مدير إدارة التحصينات بالإسكندرية وموجل بك مدير خزانات النيل . وكان ثلاثهم فرنسيين .

وفى هذه الفترة ظهر أتباع سان سيمون . وكان هؤلاء يؤلفون جمعية من الفرنسيين المتدينين أسسها الكونت هنرى دى سان سيمون . وكانوا يؤمنون « بأنه لا خلاص للجماعة الإنسانية إلا بالعمل الكريم » وكان شق قناة السويس جزءا من المنهج الذى اختطته لنفسها هذه الجمعية . ومات سان سيمون نفسه فى سنة ١٨٢٥ من غير أن يتخذ خطوات محدودة لبلوغ هذه الغاية ؛ لكن خلفه الأب أنفانتان شرع فى هذا العمل بكل ما أوتى من إيمان ونشاط . وأبحر أتباع سان سيمون من مارسيليا سنة ١٨٣٣ بعد أن كاد يلقى بهم إلى اليم بعض عمال الميناء الهازئين ؛ وقضوا فى مصر

أربع سنوات أرغموا في نهايتها على التخلي عن هذه المحاولة ولو إلى حين .  
لأن المرض قضى على عدد كبير منهم ، ولأنهم لم يستطيعوا أن يحصلوا على  
عقد امتياز من الوالى .

وعلى الرغم مما أصاب أتباع سان سيمون من الإخفاق فقد ظلوا  
متمسكين بأرائهم . وقاموا بدعاية واسعة لشق القناة . وفى سنة ١٨٤٦  
تعاونوا على تأليف جماعة دولية هى « جمعية دراسة قناة السويس » . وكان  
من أغراض هذه الجمعية كما يتم عنها اسمها أن تقوم بدراسة وافية لمسألة القناة  
من الوجهين المالى والفنى . واتخذوا مشروعات لبنان بك قاعدة لبحوثهم .  
ثم كان من أغراضها أن تكسب تأييد أصحاب رؤوس الأموال فى أوروبا  
عند القيام بهذا العمل الجليل . وقد اتخذت الجمعية مكانا فى باريس ، وكان  
لها رأس مال يبلغ ١٥٠.٠٠٠ فرنك مقسم إلى ثلاثة أقسام كل منها  
٥٠.٠٠٠ فرنك . وعُين لها ثلاثة من الخبراء لكل منهم وظائف محدودة  
فكان على نيجرلى ، وهو نمسوى ، أن يبحث عن موضع ملائم على البحر  
الأبيض لى يكون مدخلا للقناة ؛ وكان على روبرت ستيفنسن الإنجليزى —  
وهو ابن مخترع الآلة البخارية — أن يدرس ميناء السويس ؛ وكان على  
بولين تالبوت الفرنسى أن يدرس الأرض بين الموضعين .

وكذلك استطاع أتباع سان سيمون أن يعهدوا الطريق لفكرة  
دى لىسبس فى تكوين شركته الدولية لقناة السويس . ذلك بأنهم — كما  
رأيت — قد ألفوا شركة دولية وعهدوا إليها بالمشروع . ثم إنهم أدركوا  
أنه لا بد من تأييد أصحاب رؤوس الأموال فى أوروبا — وكل ذلك قد فعله  
دى لىسبس فيما بعد . لكن جهود أتباع سان سيمون اصطدمت بعقبة سياسية



رأها مترنخ . فقد أدرك بثاقب نظره « أن شركة خاصة لن يُسمح لها بتنفيذ المشروع من غير أن تستعين بالحكومات . ولا غنى عن الانسجام بين هذه الحكومات إذا أريد بهذا المشروع أن يتقدم » .

كانت العقبة الكأداء إذاً في هذه الحالة — كما كانت من قبل ، وكما ستكون من بعد — تتصل بعقد الامتياز . أما الوالى فلم يكن ليرفض منحهم عقد الامتياز لو أنه نال ضمانات خاصة من الدول الكبرى ، لكنه تراجع إذ رأى أن المنافسة بين الحكومات الأوربية كانت تحول دون حصوله على هذه الضمانات .

وإذاً فقد كان مترنخ مصيباً كل الإصابة فيما رآه . فقد عجزت الجمعية عن أن تتقدم بعد بحوثها التمهيدية لأن إنجلترا وفرنسا تنافستا ، وحاولت كل واحدة منهما أن تسبق الأخرى إلى اتخاذ مصر منطقة من مناطق النفوذ . ورأى محمد على أن القناصل ووكلاء الدول يضايقونه بطلباتهم ويزججونهم أننى ذهب . فظلّ يؤجل قراره حتى أدرك الجميع أنه لن يحسم المسألة في حياته . لقد كان يشرف على الثمانين ، وكان لا يريد أن يقحم بنفسه ويبلده تحت سيطرة الأجانب ، إذ كان علياً بنياتهم وبمصلحتهم المتعارضة ، حريصاً على ألا يناله سوء من هذه المصالح وتلك النيات . ثم إن مشروعاً آخر لاتعقده السياسة هذا التعقيد كان قد قُدم إليه لوصل الإسكندرية والسويس بطريق السكة الحديدية . وكان ستيفنسن — وهو أحد مهندسى جماعة سان سيمون — يؤيد هذا المشروع . أما الأب أنفانتان فقد ساءه ذلك جداً وحاول أن يعارض المشروع بكل ما أوتى من قوة وما لبث مشروع السكة الحديدية أن أصبح بدوره موضوعاً تتنازع

عليه الدول . ولما كانت إنجلترا قد أيدته ، فقد هاجمته فرنسا والنمسا ، واتفقتا على العمل للقناة . وتظهر لنا الوثائق الدبلوماسية كيف كانت كل دولة تسيء الظن بدوافع الدول الأخرى . فقد أرسل لورد بالمستون إلى مستر همرى قنصل إنجلترا العام في مصر تعليماته « بألا يدع فرصة تمر دون أن يبين للبasha ووزرائه النفقات الباهظة والاستحالة العملية التي تعترض مثل هذا المشروع — مشروع قناة السويس » و « أن الأشخاص الذين يلحون على البasha في قبول مثل هذا المشروع الخرافي إنما يقصدون بذلك أن يحولوا اهتمامه عن مشروع السكة الحديدية وهو مشروع عملي ورخيص نسبياً » . وكان مسيو بارو قنصل فرنسا العام في مصر أحد الذين عناهم بالمستون في تعليماته هذه . وهو الذي كتب في ذلك الحين إلى مسيو جيزو رئيس حكومته يبلغه أنه أخبر محمد علي « أنه إذا أُقِر لمصر أن تصبح طريقاً عظيماً بين أوروبا وبين الهند فينبغي أن تخترق هذا الطريق قناة تمر فيها دول أوروبا جميعاً ، وتديرها هذه الدول بطبيعة اشتراكها فيها . فذلك خير لها من أن تبني سكة حديدية تجعل المرور في مصر احتكاراً لإنجلترا . فهذا معناه وضع هذا الطريق بين يدي الدولة التي تتحرق شوقاً لامتلاك مصر ، والتي لن تتركها في أن تحول عقد الامتياز هذا إلى ذريعة تحقق بها أغراضها » .

وسخط الوالي على أولئك وهؤلاء ؛ وعبر عن سخطه على الجانبين في كثير من المناسبات ، واتخذ وجهة من لا يريد أن يرضى ناحية على حساب الناحية الأخرى . وقد كتب بارو يصف موقف محمد علي إذ يقول : « إنه سعيد لأنه يستطيع أن يعتمد على إنجلترا في رفض القناة ، وعلى فرنسا

والنمسا في معارضة السكة الحديدية » ومات محمد علي سنة ١٨٤٩ من غير أن يتقيد بأحد المشروعين .

وسرعان ما التقى وكلاء الدول الأوربية حول خلفه عباس . لكن الإنجليز كانوا قد سبقوا منافسيهم إلى مصاحبته قبل أن يتولى أمور مصر . وكان لهذه الصداقة أثر بليغ في تطور الحوادث . إذ أظهر ميوله نحو الإنجليز ؛ وكان معنى ذلك أن السكة الحديدية هي التي ستُنشأ وأن مشروع القناة سيوضع على الرف . ووُقِعَ العقد لإنشاء خط حديدي بين الإسكندرية وبين القاهرة ؛ وانتهى العمل منه في سنة ١٨٥٤ حينما مات عباس . ولعله يتطرق إلى الظن أن الفرنسيين كان قد ساء لهم انتصار الإنجليز في إنشاء السكة الحديدية ، وأن العلاقات بين قنصلي الدولتين كانت قد توترت ؛ لكن الواقع أنه لم ينشأ ذلك الموقف الخطر الذي كان يتوقعه الجميع ، لأن الدولتين — لحسن الحظ — كانتا قد تحالفتا محالفة صادقة ، وكانتا مشغولتين معاً في حرب القرم ضد روسيا . ومرت الحوادث لكن هذا النجاح الذي أصابه الإنجليز في أمر السكة الحديدية كان قد رجح كفتهم ؛ وكانت توشك كفة الفرنسيين أن ترجح مرة أخرى لأن رجلاً فرنسياً قد حصل من الوالي القادم سعيد باشا على عقد امتياز القناة وهو ما كان يطمح إليه الجميع .

#### ( ٤ )

رأيتَ فيما مر بك أن مشروع قناة السويس قد جُدد في العصر الحديث للحاجة التي أحسها أوربا وبخاصة فرنسا إلى أن تنزع من إنجلترا المزايا التجارية التي كانت تتمتع بها في تجارتها مع الهند عن طريق رأس الرجاء الصالح ، وذلك بأن يُنشأ طريق آخر أقرب لدول البحر الأبيض المتوسط من

الطريق الأول . وقد رأيت أن فرنسا قد ألحت عليها الخسومة القديمة بينها وبين إنجلترا . وهي وإن كانت قد فشلت إلا أنها كشفت القناع عن ذلك العداء . ومنذ ذلك الوقت ظلت مصالح إنجلترا وفرنسا مختلفة فيما يتصل بالسيطرة على مصر — على الرغم من أن المحالفة كانت تحمل بعض أحيان محل العداء . وقد أصبح من البداهة الدبلوماسية أن إحدى الدولتين كانت تحاول أن تمنع إنشاء القناة في حين أن الدولة الأخرى كانت تعمل على شق هذه القناة . وبعد خمسين سنة من حملة نابليون تبلور هذا النقاش في المفاضلة بين السكة الحديدية وبين القناة . على أنه كان وراء هذا النقاش الذي تظهر عليه سمات البراءة تلك المنافسات الخفية التي كانت تضرب بين الإنجليز والفرنسيين ، والتي كانت توشك أن تنقلب عداءً صريحاً إذا أتيح لها ذلك . كانت هذه هي الحال إذن في سنة ١٨٥٤ : كانت السكة الحديدية بين الإسكندرية وبين القاهرة حقيقة واقعة ، وكان مشروع القناة قد وقف عند حد . على أنه من المهم أن نفرّق بين المشروعين كما كان يفرّق بينهما عباس ، فن الواضح أنهما نوعان مختلفان . فمشروع السكة الحديدية كان شأنًا من شئون مصر الداخلية لا يقتضى تنفيذه إلا موافقة الوالى ، أما مشروع القناة فقد كان يتطلب تغييراً جغرافياً فكان لا بد أن يصبح مسألة دولية . ولم يكن محمد على ولا عباس ليستطيعا أن يبدأ هذا المشروع إلا إذا اتفقت عليه الدول صاحبة الشأن . ولم يكن يستطيع عباس خاصة أن يفعل ذلك حتى ترد إليه تعليقات رسمية من الباب العالي . وقال في ذلك عباس « يجب أن يتقرر هذا الأمر في القسطنطينية لا في مصر » . فقد كانت الكلمة الأخيرة كلمة السلطان صاحب السيادة العليا على مصر .



أما من الوجهة الفنية فقد ظهر أيضاً أنه لا سبيل إلى عمل شيء آخر يتقدم بالمشروع . كانت قد مُسحت الأرض مرة بعد أخرى ، وأثبت أن الاختلاف بين سطحى البحر الأحمر والبحر الأبيض لم يكن إلا مغالطة لا أساس لها ؛ وقد كان هذا أكبر ما كسبته مسألة القناة إلى ذلك الحين . كان قد أثبت أخيراً أنه لم يكن هناك عقبات يتعذر التغلب عليها ، وأنه كان من الممكن شق قناة مستقيمة تخرق برزخ السويس . وأصبح المهندسون الذين يدعون إلى شق قناة أخرى غير مباشرة إنما يدعون إلى ذلك لأنهم ظنوا أن عمق القناة المستقيمة لن يكون مناسباً . ولم يبقَ إلا الحكومة البريطانية فهي وحدها التي حسبت أن المشروع خيالى لا سبيل إلى تحقيقه . وكانت في ذلك تتبع سياسة خاصة أملاها عليها حكم رجال مثل ستيفنسن . فإذا كان قد قدر لحلم قناة السويس أن يتحقق ، فقد كان ينبغي أن يقوم في تلك الظروف رجل أوتى صبراً لا ينفد ، وفؤاداً لا يعرف القنوط ، ونفساً تمتلئ حماساً ، وقلباً يشتمل غيرة : رجل يعرف كيف يعالج أهل السياسة ممن يخلقون العقبات ، ثم رجل بعد ذلك له نظرة عامة وعواطف إنسانية يستطيع أن يعلو بها عن الحزازات العمياء التي تحسها الدول فيما بينها . وقد أنشئت قناة السويس لأن هذا الرجل قد وجد في شخص فرديناند دى لسيبس .

لم يكن يستطيع أن يهدى هذه المخاوف السياسية ، ولا أن يوفق بين تلك المصالح المتعارضة إلا رجل مخلص له غرض إنسانى محض ، يُنجبل به الحكومات ويُنسبها دسائسها . فلم يكن يطبق ذلك متمصب يؤمن بأسطورة الجنس ، ولا عبقرى من عباقرة الحرب ، ولا وطنى ضيق التفكير .

وُلد فرديناند دى لسيپس فى قرساي فى التاسع عشر من نوفمبر سنة ١٨٠٥ وكان من أسرة اشتغل أهلها بالتمثيل السياسى . فقد كان أبوه ماتيو دى لسيپس قنصلاً فرنسياً عاماً فى مصر ، وكان أحد الذين ساعدوا محمد على حينما ولى أمر مصر . وهى حقيقة كان يذكرها محمد على دائماً بالشكر . وقضى على فرديناند أن يشتغل بالتمثيل السياسى كما اشتغل أفراد أسرته ؛ فكان نائباً للقنصل ، ثم قنصلاً عاماً وارتقى حتى عُين وزيراً فى مدريد . وكان فى بدء خدمته نائباً للقنصل فى الإسكندرية . وفى أحد أسفاره إليها حُجز فى الحجر الصحى فى الميناء فتلقى مجموعة من الكتب أرسلت إليه ليقطع بقراءتها وقت الفراغ الذى أُكره عليه . وكانت بين هذه الكتب مذكرة لبيير عن « قناة السويس » . وقرأ هذه المذكرة فالتهب خياله حينما أدرك تلك الفكرة السامية . ثم إنه صمم فى نفس الزمان والمكان على أن يدرس هذا الموضوع دراسة مستفيضة يلم فيها بكل نواحيه .

وقد أكرم الوالى وقادته وأصبح صديقاً حميماً لنجمله الصغير محمد سعيد . ثم أصبح شخصية محبوبة لدى الجاليات الأوروبية والمجتمعات الوطنية على السواء لما كان يمتاز به من الكرم ورقة الحاشية ، ولما كان يحسنه من ركوب الخيل .

وبعد أن ظل قنصلاً فى القاهرة حتى سنة ١٨٣٧ نقل إلى روتردام وقضى سنين عديدة بعيداً عن مصر . وفى سنة ١٨٤٩ أرسل إلى روما فى مهمة دقيقة ، وكان من الشهود له ، حتى فى ذلك الوقت ، أنه رجل « خدم الحرية والإنسانية دائماً » . وتغيرت الحكومة فى فرنسا فأدى ذلك إلى استدعائه . ورأت الحكومة الجديدة يومذاك أموراً ظنت أنه يستحق

عليها اللوم ، لكنه شعر بالجور الذي حاق به فتخلى عن وظيفته واعتزل العمل وأناب إلى حياته الخاصة .

وظلت رؤيا القناة التي رآها في شبابه الأول تطالعه على الرغم من أن أيامه كانت جميعاً أياماً مفعمة بالنشاط . والآن حيث استطاع أن يجد كثيراً من أوقات الفراغ فقد أقبل على دراسة القناة وبجتها بحماسة متجددة . وسلمت له من دراسته بعض النتائج التي سلكها في مذكرة بعث نسخة منها إلى صديقه رويسنرز قنصل هولنده العام في مصر . وقد سأل صديقه إذا ما كان يرى أن عباساً قد يهتم بمسألة القناة . كان ذلك في سنة ١٨٥٢ وقد كتب يقول « إننى مقرر أن مشروعى هذا لا يزال في عالم الخيال . ولست أخفى عن نفسى أنه بما أننى أنا الشخص الوحيد الذى أدرك أنه ممكن ، فإنه ما يزال عند بقية الناس في حكم المستحيل » .

وأجابه رويسنرز بأنه لم يكن يتوقع أن يتقبل عباس مثل هذا المشروع . وبعد سنتين اثنتين تغير الموقف تغيراً تاماً . ففي الخامس عشر من سبتمبر سنة ١٨٥٤ كتب دى لسيس الخطاب التالى لصديقه رويسنرز :

« كنت مشغولاً مع البنائين والنجارين الذين كانوا يضيفون طبقة أخرى لمنزل أنيس سورل ، حينما طلع علينا ساعى البريد فى القنات وقد حمل جعبة من الرسائل الواردة من باريس ، وحينما ناولنى إياها بعض العمال أخذتنى الدهشة إذ علمت أن عباس باشا قد توفى ، وأن الحكم قد آل أخيراً إلى صديقى القديم صاحب الذكاء المفرط والعاطفة الكريمة محمد سعيد . فزلت من فورى ولم أدع ساعة تمر قبل أن أكتب إلى الوالى الجديد أهنته بولاية الحكم . وقد ذكرت له أن تقلب الأحداث قد خلفنى متعطلاً لا عمل لى ،

وأن تحررى من العمل كان يسمح لى بأن أذهب إليه بنفسى لأقدم له خشوعى إذا هو سمح بأن يضرب لى موعد رجوعه من الآستانة حيث كان عليه أن يذهب ليتقبل الولاية . وقد أرسل إلى رده فى الحال ، وحدد موعدا للقاءى فى أوائل نوفمبر فى الإسكندرية . وأريد أن تكون أول الذين يعلمون أنى سأصل فى الميعاد المحدد . فما أحسن أن نلتقى مرة أخرى على أديم مصر حيث ذهبنا معا ! لا تذكر شيئاً عن حفر البرزخ قبل أن أصل » .

وكان الوالى ما يزال يذكر صديق الصبى إلى حد أنه أمر باستقبال دى لىسبس حينما نزل الاسكندرية استقبالاً شبه رسمى . ووضع أحد قصور سموه تحت تصرفه واحتفى به ، ودعاه إلى أن يكون من بين رجال حاشيته فى زيارته القادمة إلى القاهرة ، ومنحه جواداً عربياً كريماً .

وكان لم يذكر شىء عن قناة السويس إلى ذلك الحين ، ولكن بينما كان ركب الوالى يتقدم إلى القاهرة ، كان دى لىسبس يتحين الفرصة الملائمة . كان ذلك فى فجر الخامس عشر من نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، وكان الركب قد عسكر بالقرب من مريوط . ولندع دى لىسبس يتحدث إلينا عما حدث فى ذلك فكلما ته خير ما يصف ذلك اليوم :

« كانت بعض أشعة الشمس قد بدأت ترسل أضواءها على الأفق ، وظهر فى الغرب قوس قزح يتألق تألقاً شديداً على سحب تجرى من الشرق إلى الغرب . وإنى لأعترف أن قلبى كان يخفق خفقاناً عنيفاً ، وإنى اضطررت إلى أن أكبح عنان خيالى الذى أبى إلا أن يرى فى قوس قزح وامتداده من الشرق إلى الغرب بشيراً باتحاد العالمين الشرق والغرب كما جاء فى بعض آيات الكتاب المقدس . وقد رأيت أنا فى ذلك مقدمة لفجر اليوم الذى يفلح فيه



مشروعى . وقدم الوالى فأيقظنى ذلك من الأحلام التى نسيته نفسى فيها .  
وانتحيينا ظل عربة لتراتح فيه بينما كان بعض الخدم يبنون حاجزاً عالياً من  
حجارة جمعوها . وحينما تركت الوالى لانتناول طعام إفطارى علوت صهوة  
جوادى ، ولكى أريه كيف يستطيع جوادى أن يقفز لويت بعنانه إلى ناحية  
الحاجز فقفز الجواد فوقه ورمح بى إلى خيمتى . وفى الساعة الخامسة امتطيت  
حصانى مرة أخرى وجئت إلى خيمة الوالى عن طريق الحاجز نفسه . وتألق  
وجهه ساعتئذ وانبسطت نفسه فأخذ ييدى وأجلسنى على أريكته بجانبه . ولما  
خلوت إليه كنت أستطيع وأنا جالس فى الخيمة أن أنظر خلال بابها  
فأرى الشمس وهى تغرب ، وكانت هى التى أثارت خيالى فى الصباح وهى  
تشرق ، وشعرت بالطمأنينة والثقة حينما شرعت فى التحدث عن المسألة التى  
كانت ذات أثر حاسم فى مستقبلى . كانت البحوث التى درستها والنتائج  
التي وصلت إليها فيما يتصل بالقناة واضحة أمامى ، وكنت أحسب تنفيذ هذا  
العمل من السهولة بحيث لم يخامرنى شك فى أننى سأقنع الأمير به . وعرضت  
عليه المشروع من غير أن أعالج التفاصيل ، بل عنيت بذكر الحقائق  
الأساسية ، والحجج التى وضعتها فى مذكرتى وكنت قد حفظتها عن ظهر  
قلب . وأنصت محمد سعيد إلى ما كنت أقوله باهتمام ظاهر وطلبت إليه أن  
يسألنى عن النقاط التى قد تكون مبهمة ، فأثار جملة اعتراضات دلت على  
أنه تتبع المسألة بروية وتفطن . ولما أجبتة عنها ظهر أنه اقتنع فقال لى فى  
النهاية « إننى مقتنع ، وأقبل مشروعك ؛ وسنمضى بوسائل تحقيقه فيما بقى  
من الرحلة . يمكنك أن تعتبر أن الأمر قد تقرر وأن تشق بى » ؛ ثم إنه استدعى  
قواده وأمرهم أن يتخذوا مقاعدهم على كراسى مطوية كانت أمام الأريكة ؛  
( ٣ — قناة السويس )

وأعاد على مسامعهم الحديث الذى دار بيننا سائلا إياهم أن يبدوا ما يعن لهم من الاراء عن اقتراحات (صديقه) وهو لقب أحب أن يخلعه على" أمام مستشاريه الذين اختارهم لساعته . وكان أجدى بهؤلاء أن يستشاروا فى أمور حرية أخرى كناورات الفرسان ، لا فى عمل ضخم مثل هذا لا يستطيعون تقديره . لكنهم شخصوا إلى" بعيونهم وبدأ كأنما حسبوا أن (صديق) مولاهم الذى قفز فوق السور فى الصباح لا ينبغي له أن يخطئ . فكانوا يستمعون إلى كلام مولاهم وهم يرفعون بأيديهم إلى رؤوسهم موافقين « .

ومن المضحك أن يتمكن دى لىسبس بهذه السهولة من الحصول على ما كانت تساوم عليه الحكومات من غير جدوى منذ عشرات السنين . فكانما قد كسب الموقعة فى ذلك اليوم إيمان رجل وشخصيته ، وصداقة قديمة ووثبة حصان .

وكان عقد لإمتياز حينما أعيد ، قائما على أسس عامة . فقد خول لىسبس أن يكون شركة دولية تحت إدارته وهى « الشركة الدولية لقناة السويس البحرية » . وكان مدى عقد الامتياز تسعة وتسعين عاماً من تاريخ افتتاح القناة . وليس يعنينا الآن دراسة التفاصيل إلا فيما يتصل بشرط واحد فى العقد ، وهو النص على أن العقد جميعه لم يكن يسرى إلا إذا صدق عليه الباب العالى قبل أن يبدأ العمل . وقد استبدل العقد الأصيل بعقد آخر له طابع رسمى فى يناير سنة ١٨٥٦ .

ونزلت أنباء هذا العقد نزول الصاعقة على قناصل الدول حين جمعهم الوالى ليعلمهم بهذا المشروع . واتخذ القرار فجأة بحيث لم تكن أمام

الحكومات ذات المصالح الخاصة فرصة للتعبير عن آرائها . أما فرنسا والنمسا فقد سرهما ذلك بطبيعة الحال ، وأما إنجلترا فقد أحست كثيرا من الشبهات وأصدرت تعليمات إلى قنصلها العام مستر بروس أن يوضح للوالى أن حكومة جلالة الملكة لم تكن تنظر إلى هذا المشروع بعين الرضى ، وأن يبين له أنه كان مشروعاً غير ملائم ، ولا سبيل إلى تحقيقه عملياً من أى وجه يُبحث .

وسرعان ما أدرك دى لسييس أنه كان يجب عليه أن يكافح معارضة بريطانيا بكل ما لديه من قوة . فأسرع إلى القسطنطينية لينال تصديق السلطان قبل أن تتخذ هذه المعارضة شكلا جديا . ثم أرسل إلى رتشارد كوبدين " نصير السلم ونصير التحالف الإنجليزى الفرنسى " آملا أن يبذل له ما يستطيع من التأييد إذا احتاج الأمر إلى ذلك . وكان مما خدم دى لسييس أمر واحد : هو أن فرنسا وإنجلترا كانتا تحاربان جنبا إلى جنب فى حرب القرم . ولهذا وحده لم يكن هناك سبيل أمام إنجلترا للقيام بعمل يسىء إلى العلاقات بين البلدين . وقد أصر دى لسييس حينما قدم القسطنطينية على أنه يمثل الوالى شخصيا ، وأنه لا علاقة بينه وبين أية دولة أوردية . إلا أنه كان لحرب القرم من جهة أخرى أثر سىء ؛ لأنها كانت ذريعة اتخذها الباب العالى ليؤجل التصديق على العقد إلى ما بعد أن تنتهى أعمال القتال .

كان لورد ستراتفورد دى ردكليف سفير إنجلترا صاحب القوة الحقيقية فى القسطنطينية وقد توقع ما عسى أن تكون عليه تعليمات لندن ، فأصر على أنه يجب أن يعلّق إبرام هذا العقد فى تلك الظروف . وكان

صاحب نفوذ عظيم لدى السلطان والصدر الأعظم، بحيث لم يستطع دي لسيبس أن يخطو بمشروعه إلى الأمام على الرغم من أنه حاول عن طريق مباشر وغير مباشر أن يتغلب على خصومة السفير . وقد أرسل إليه دي لسيبس خطاباً خاصاً جاء فيه :

« يشجعني الأمل بعض أحيان فأحسب أنني لن ألقى بعد اليوم تلك المعارضة القوية التي يقوم بها صاحب الشرف الرفيع ممثل بريطانيا العظمى . لقد قدمت المسألة إلى الباب العالي في الوقت المناسب من غير أن أستعين على ذلك بأي تدخل أجنبي . وليس لي بصفتي وكيلاً عن محمد سعيد أن أقدم المسألة على أي أساس آخر تحسبونه سعادتكم . لقد كان لوالى مصر مطلق الحرية أن يضع المسألة في أي وضع يشاء وأن يتركها حيث هي ؛ لكنه لم يرد أن يسبغ عليها لوناً فرنسياً ولا نمسويًا ؛ كما أنه لم يوافق على أن يتخذ لها وجهة إنجليزية بنقل المحادثات إلى لندن وجعل حلها معلقاً على قرار حكومة واحدة . فهو حريص على أن تحتفظ هذه المسألة قبل كل شيء آخر بطابعها المصرى العثمانى . إن سعادتكم وطنى مستنير ، وتعلمون حق العلم أن المحالفة بين بلدينا ذات أهمية خاصة — وهى محالفة أنا نفخور بأن كنت أحد الذين اشتركوا فيها عن يقين — فأنا أربأ بكم أن تجعلوا للخصومة موضعاً فيما يتصل بهذه المسألة . فقد تكون مثل هذه الخصومة مما يؤسف له لأنها تتناول كرامة حكومتينا » .

وأبى السفير أن ينساق وراء هذه الكلمات ورفض أن يدلى برأى قاطع وأجاب دي لسيبس بهذه الكلمات :

« إن الاعتبارات المختلفة — وقد لستموها بطريقة رقيقة ملائني



زهواً - هي اعتبارات ذات أهمية سياسية عظيمة بحيث لا يمكننا أن نبدا الحديث عنها هنا . في مركز مثل مركزي ، أجد استقلال الشخصى محدوداً ، فليس لي في ذلك إلا أن أتبع الأوضاع الرسمية .

ولم ينخدع دى لسيس بهذه اللغة المتواضعة فقد رأى أن السفير كان يعرقل مساعيه عرقلة مدبرة . ورأى أن وقته في القسطنطينية يذهب سدى فعاد إلى مصر ليطلع الوالى على ما حدث . لكنه رأى أن لورد ستراتفورد كان قد أثر في رجال القسطنطينية فأوحى إلى الصدر الأعظم - وهو نسيب الوالى - أن يكتب خطابات إلى الوالى تنطوى على تحذيرات جارحة ، وتهديدات مقنعة . فقد كان عليه أن يحذر إثارة انجلترا ، وكان عليه ألا يلقى بنفسه في أحضان فرنسا ، بل لقد نُصح بأقوى لغة ممكنة أن يتخلى عن مشروع لا يمكن إلا أن ينقلب إلى كارثة .

وتلقى سعيد باشا هذه المكاتبات فلم تثنه عن عزمه بل على الضد من ذلك زادته عزمًا وتصميمًا . فقد صمم على أن يدفع بالمشروع بكل ما أوتي من قوة وسلطان . وكُشفت محتويات هذه المكاتبات في الأوساط الدبلوماسية فكنت الوزير النمساوى من أن يقدم إلى الباب العالى احتجاجاً شديد اللهجة كان من أثره أن استقال الكاتبان .

وكان ينبغي أن تحدد الحكومة البريطانية موقفها إن عاجلاً وإن آجلاً . وبعد أن تبادلت هي والحكومة الفرنسية المراسلات ، اتفق الطرفان رسمياً على ألا يتدخلتا تدخلا فعلياً في القسطنطينية لا مع القناة ولا ضد القناة . فاعتبرت القناة مشروعاً خاصاً بفرديناند دى لسيس . على أن هذا الحل الظاهرى ظل يسمح لانجلترا أن تضع في طريق دى لسيس كل عقبة ممكنة

لتُكرمه على أن يتخلى عن مجهوداته بينما كانت لا تستطيع فرنسا أن تبذل له إلا ما قل من التشجيع..

ورأى لسيدي نفسه في هذا الموقف ، فمزم على أن يدخل إلى الأسد في عربته ، فقد قرر أن يزور إنجلترا نفسها . ووصل لندن في يونيو سنة ١٨٥٥ ، بعد أن تسلم بعدد من خطابات التوصية . وزار رئيس الوزراء لورد بالمستون بعد أن قدم لندن بقليل .

وكانت آراء هذا السياسي الشيخ هي من غير شك المعين الذي فاضت منه معارضة بريطانيا لمشروع القناة . وأراد أن يصارح زائره فقال له :  
« مسيودي لسيدي ! لن أتردد في أن أذكرك ما يساورني من المخاوف ، فأنا أخشى أولاً أن تنقلب علاقات بريطانيا العظمى التجارية والملاحية إذا افتُتح هذا الطريق الجديد . فإنه بوصفه طريقاً بحرياً عاماً ستخدمه جميع الدول سوف يحرمننا المزايا التي نتمتع بها في الوقت الحاضر . ثم أعترف لك أيضاً أنني أنظر بعين الخوف إلى مستقبل فرنسا غير المأمون . فهو مستقبل ينبغي أن ينظر إليه السياسي من أكثر نواحيه ظلاماً ، على الرغم من أننا نثق بولاء الإمبراطور وإخلاصه ثقة لا حد لها . ومن يدري ؟ فقد تتغير الأمور بعد أن يذهب » .

ويتضح من هذا الكلام أن إنجلترا كانت تخشى أن يكون وراء دعاية فرنسا لقناة السويس تديرات أخرى تريد أن تستولي بها على مصر . ومهما يكن من الأمر فقد كانت هذه وجهة أخرى أكثر أمانة وأشد إخلاصاً من موقف إنجلترا السابق حين كانت تتظاهر بأنها لم تكن تحفل — في عداتها للقناة — إلا بصالح تركيا ، وأنها كانت حريصة على أن تؤمن المصالح

العثمانية في مصر ، وأنها كانت تريد أن تمنع مصر من أن تصبح دولة مستقلة وهو ما كانوا يحسبونه محققاً إذا أنشئت قناة السويس .

وإذا كانت الحكومة البريطانية قد اتخذت هذا الموقف الجامد في معارضة القناة ، فإن جمهور البريطانيين وبخاصة في عالم التجارة ، لم يذهبوا إلى هذا الرأي . لذلك بدأ دى لسيس حملة يعزز بها هذه الحركة ، ويقنع بها التجار وأصحاب السفن ممن لهم أعمال في الهند ، بالفوائد المالية الضخمة التي تعود عليهم من مشروعه ، وقد كان هؤلاء أصحاب السيادة الحقة في إنجلترا خلال الفترة الوسطى من عصر فكتوريا ، وكانت تعول نفوذهم كل حكومة تتولى . وقد كان دى لسيس موقفاً معهم كل التوفيق .

في هذه المرحلة من مراحل المشروع كان دى لسيس في حاجة قصوى إلى أن يأنبهم بالبيئنة التي لا تدحض على أن المشروع ممكن من الوجهة العملية ، وعلى أنه لم يكن مجرد وهم كما أعلن خصومه . وكان قد كتب في ذلك تقريراً المهندسان الفرنسيان لينان بك وموجل بك ، وهما في خدمة الوالى . لكن مثل هذا التقرير كان ينقصه الإثبات فرأى دى لسيس أن تؤلف لجنة علمية مكونة من خيرة المهندسين في أوروبا بما في ذلك إنجلترا .

وبدأت اللجنة أعمالها في خريف سنة ١٨٥٥ ، وقدمت نتائج أعمالها إلى الوالى في يناير سنة ١٨٥٦ ، وقد جاء في تقرير اللجنة ما يلي :

« دلت بحوثنا على أن هناك كثيراً من العقبات — ولا نقول من المستحيلات — إذا أريد أن يكون الطريق من الإسكندرية . لكن هناك تسهيلات لم نكن نتوقعها إذا بنيت ميناء في خليج بلوزيم . وإذا فالقناة المباشرة من السويس إلى خليج بلوزيم هي الحل الوحيد الذى نراه لوصل

البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط . وتنفيذ هذا المشروع سهل ، ونجاحه مؤكد .

واتخذ تقرير اللجنة قاعدة لعقد امتياز آخر منحه الوالى فيه نفس الشروط ولنفس المدة . وفيه أيضا شرط التصديق على العقد من ناحية تركيا . وقد أكلت بهذا العقد كل النظم الأساسية التى تكونت بمقتضاها شركة قناة السويس . وكان على الشركة أن تجعل مقرها المركزى فى الإسكندرية ، وأن تتخذ مقرها القانونى والإدارى فى باريس . وحدد رأس المال بمبلغ ٢٠٠ مليون فرنك مقسما على ٤٠٠٠٠٠ سهم كل منها بمبلغ ٥٠٠ فرنك . وكان على القائمين بأمر الشركة أن يدعوا المكتتبين من كل الأمم إلى الاشتراك فى هذا العمل الخطير .

وقد أذاع دى لسيس تقرير اللجنة فاطمان له بعض المتشككين فى إنجلترا . ثم إن هذا الفرنسى الشجاع انتهز الفرصة المواتية فقام برحلة خاطفة فى أنحاء البلاد الإنجليزية . وقد طاف فى رحلته هذه بالمراكز الصناعية ومواضع بناء السفن فى إنجلترا فلقى فيها إبريل ومايو ويونيه من سنة ١٨٥٧ . وظل طول الرحلة يحصل على توقيعات وبيانات تؤيد القناة وأخرج كل هذه البيانات فى شكل كتيب جعل إهداءه إلى أعضاء مجلس العموم ومجلس اللوردات . لكن بالمستون ظل كفرعون مصر فيما مضى ، غليظ القلب لا يتحول .

وسئل سؤال فى مجلس العموم فى السابع من يوليه سنة ١٨٥٧ . وجهه مستر بركللى عضو دائرة برستول إلى وزير الخزانة . فسأله العضو عما « إذا كانت حكومة جلالة الملكة سوف تستخدم نفوذها مع صاحب العظمة



السلطان تأييداً لطلب تقدم به والى مصر إلى الباب العالى بإنشاء قناة للملاحة فى برزخ السويس ؛ وهو أمر منح به والى مصر عقد امتياز لفرديناندى لسيس ، وقد لقي موافقة البلدان الهامة والموانى والمدن التجارية فى المملكة المتحدة . وإذا كان لحكومة جلالة الملكة اعتراض على هذا المشروع فهل لها أن تبين أسباب هذا الاعتراض ؟ »

وقد أجابه لورد بالمستون قائلاً :

« إن حكومة جلالة الملكة لا يمكن مطلقاً أن تتعهد بأن تستخدم نفوذها لدى السلطان لتحمله على أن يسمح بإنشاء هذه القناة . لأن حكومة جلالة الملكة قد استخدمت منذ خمسة عشر عاماً حتى اليوم — كل نفوذ لها فى القسطنطينية لمنع تنفيذ هذا المشروع . وأعتقد أنه أحد تلك الشروط الخيالية التى إن بحثت من الوجهة التجارية فهى لا تعدو أن تكون المشروعات جوفاء تُفرض من حين إلى حين على الأغرار عن أصحاب رؤوس الأموال . وأعتقد أنه لا سبيل إلى تنفيذه من الوجهة المادية إلا بنفقات تزيد كثيراً على ما يُرجى منه من النفع . ولذلك فإنى أعتقد أن الذين قد يضعون أموالهم فى هذا المشروع ( إن كان فى دائرة صديقى العضو المحترم ناخبوت قد يفعلون ذلك ) أقول أنه قد يرى هؤلاء أنفسهم فى آخر الأمر مخدوعين خائبى الأمل . »

« على أنه لم تعترض الحكومة على هذا المشروع لهذه الأسباب التى ذكرت ، فإنه يجب أن يُترك الأفراد وشأنهم فيما يتصل بمصالحهم الخاصة . فإذا هم بدأوا مشروعات لا سبيل إلى تنفيذها فسوف يلقون جزاء ما يفعلون . لكن المشروع مضاد لمصالح هذه البلاد ( إنجلترا ) ، معارض لسياستها

القائمة من حيث العلاقة بين تركيا وبين مصر — وهي سياسة أيدتها الحرب ومعهدة باريس . والميل السياسى الظاهر فى هذا المشروع هو أن يسهل انفصال مصر عن تركيا . . . . . وليس لى إلا أن أعبر عن عجبى لمسيو دى لسيس كيف استطاع أن يعتمد كل هذا الاعتماد على تعجل أصحاب رؤوس الأموال من الإنجليز فى تصديق كل شىء بحيث ظن أنه برحلته فى أنحاء الممالك المختلفة يستطيع أن يحصل على أموال إنجليزية ليتقدم بمشروع هو فى كل شىء ضد المصالح البريطانية . . . . . ولكن لعله سوف يتحقق الفرض الأول الذى وضعه مسيو دى لسيس وبعض أنصار المشروع نصب أعينهم على الرغم من أنه لا سبيل إلى تنفيذ كل ما تعهدوا به .

وهذه الجملة الأخيرة هى التى كشفت القناع عما كانت تعتقده الحكومة البريطانية — أو عما كانت تتظاهر باعتقاده — من أن الفرنسيين كانوا والوالى على اتفاق ليحفروا خندقا يبلغ من حيث الطول والعرض حداً يعترض طريق القوات التركية إذا فكرت فى التقدم إلى مصر عن طريق سوريا . وسيأتى يوم فى الحرب العالمية ١٩١٤ — ١٩١٨ تدافع فيه إنجلترا نفسها عن مصر أمام تركيا ، وتحمى المقادير التى جعلت من قناة السويس حائلا بين الأتراك وبين غزوهم مصر . إن التغيرات السياسية تستتبع دائما تغيرات فى وجهات النظر .

وعلى الرغم من أن كلمات بالمستون كانت تحمل فى أطوائها إهانات وجهها لمسيو دى لسيس ، وعلى الرغم من أن بالمستون ردّد هذه الكلمات ثانية فى مجلس العموم فى السابع عشر من نفس الشهر ، إلا أنها لم تلقَ ما كان يتوقعه لها من صرف الجمهور الإنجليزى عن المشروع . وعلى الضد من ذلك

حدث من الأحداث ما أقنع الناس في إنجلترا بأهمية المشروع . فقد نشبت « فتنة الهند » واضطرت الحكومة إلى أن تسرع في إرسال الجنود من الطريق البرى : من الاسكندرية إلى السويس . وقد أيد ذلك مشروع القناة كل التأييد . فكتبت الدبلى تلغراف في ٢ من أكتوبر سنة ١٨٥٨ :

« وكذلك تعترف الحكومة بأن طريق السويس هو خير طريق للمواصلات مع الهند . وبعد أن كانت تقاومه مقاومة عنيدة ، أكرهتها الحاجة إلى أن ترسل عن هذا الطريق بعض الفرق التى أسرعت بها لتساعد جنودنا البواسل في الهند . وليس أدل من ذلك على أن الحكومة تعترف اعترافاً تاماً بأن مشروع ميسورى لسياس ذو نفع كبير . والعمل الذى قامت به الحكومة يحمل في طياته حكماً يدحض آراء لورد بالمربستون ولورد ستراتفورد دى ردكليف حينما عارضا هذا المشروع . »

وتقدم مستر جلادستون مؤيداً القناة ومعارضاً بالمربستون . فقد تحداه في ذلك حين قال :

« ليس في أوروبا دولة واحدة لم تعلن أن معارضة إنجلترا لهذا المشروع لا تقوم على أساس صادق ، وأنها لم تكن إلا سياسة تقوم على الأنانية .. أليس من الواضح كل الوضوح أن أوروبا جميعاً سوف تستنتج أن السبب الأساسى في معارضتكم إنما يرجع إلى أنكم تحسبون أن القناة سوف تضر بالإمبراطورية البريطانية ، وأن المصالح التركية التى تتظاهرون بالدفاع عنها ما هى إلا ذريعة للنفاق أقحمتموها إقحاماً لتسوخوا بها سياستكم ؟ » .

ومضى جلادستون في حديثه فثبت أن إنجلترا ستستفيد من القناة أكثر مما تستفيد أية دولة أخرى . ولكن ظلت بريطانيا على الرغم من

ذلك تضغط على السلطان ضغطاً لا ينقطع حتى تحول بينه وبين إبرام العقد .  
وأمام ذلك كان لابد من القيام بخطوة أخرى . فقرر دى لسيس أن  
يفتح الاكتتابات لشركته وأقبل الناس على الأسهم إقبالا شديداً فيه  
كثير من الحماسة . وأخذ نصفها في فرنسا وحدها . وكان مما يدل على  
الشعور العام في أوروبا أن كثيراً من الناس قد اكتتبوا ليسجلوا احتجاجهم  
على موقف بريطانيا الرسمي . وقد أصاب جلا دستون فيما ذكره .  
وحينما حصل دى لسيس على رأس المال المبدئي عزم على أن يبدأ بتنفيذ  
خططه . كانت الوزارة التركية قد اعترفت في مبدأ الأمر بفائدة المشروع ،  
فرأى دى لسيس أنه يمكن اعتبار القناة مشروعا داخلياً مصرياً بقدر ما كانت  
السكة الحديدية مشروعا داخلياً مصرياً . ولذلك لم يَرَ أنه في حاجة إلى أن  
ينتظر تصديق السلطان على العقد . وفي ربيع سنة ١٨٥٩ اتخذ خطوات  
ليبدأ العمل .

وقد فزع الوالى من هذه الحركة ، وفزعت الحكومة البريطانية أشد مما  
فزع الوالى . لكن العمل سار إلى الأمام على الرغم من أن الظروف اشتدت  
إلى الحد الأقصى . حتى أن دى لسيس - وهو الذى طالما كان متفائلاً -  
اضطر إلى الاعتراف بأنه لا يستطيع النجاح إذا ظل وحيداً بلا عون .  
واستهلكت بعض المصروفات من غير أن يلقى كفاءها من التقدم . وخال  
أن الفشل الذريع . الذى تنبأ به بعضهم قد أوشك أن يحقق به .

فلو أن الحكومة الفرنسية تقدمت في تلك الفترة لتأييد المشروع  
لاستطاعت أن تبطل حيل الحكومة البريطانية ، ولاستطاع الوالى أن  
يستعيد الثقة التى كادت تزول . وأصبح الأمر حرجاً يدعو إلى الاهتمام



العاجل ؛ لأن الباب العالى أصدر تعليمات إلى الوالى بوقف كل العمليات التى تتصل بالقناة . واضطر محمد سعيد إلى تنفيذ هذه التعليمات . فهل كانت هذه هى النهاية التى ينتهى إليها مشروع عظيم مثل هذا ؟

ولجأ دى لسييس إلى الأمبراطور نابليون الثالث فتوقف كل شىء على قرار طاهل فرنسا .

سأله الأمبراطور قائلا : لِمَ يُعارض مشروعك كثير من الناس يا مسيو دى لسييس ؟

— مولاي ! إنهم يحسبون أن جلالكم لن تؤيدونا .  
ثم فكر الأمبراطور قليلا وقال : اطمئن ! يمكنك أن تعتمد على مساعدتى وحمايتى .

وكذلك أنقذ الموقف وحيل بين المشروع وبين الإنذار النهائى الذى صدر من تركيا . وُجِع العمال المصريون الذين نُصَّ على استخدامهم فى عقد الامتياز ، واستؤنفت عمليات الإنشاء . وفى ١٨ أكتوبر سنة ١٨٦٢ دخلت مياه البحر الأبيض بحيرة التمساح .

قد تبدو هذه الكلمات مجمةً ينقصها التفصيل ؛ لكنها لاتصور ما كان عليه هذا العمل من ضخامة كان لها وقع حتى فى نفوس الإنجليز . فقد حضرت القناة فى إقليم رملى قفر يكاد يخلو من الماء . وكان لابد من بادية الأمر أن تحفر قناة عذبة من النيل إلى بحيرة التمساح ، ومنها إلى ميناء البحر الأبيض المتوسط الجديدة التى سميت « بور سعيد » حتى يمكن لآلاف العمال المشتغلين فى هذا العمل الكبير أن يستمدوا ماء الشرب . وكانت بور سعيد نفسها تُنشأ على مستنقعات سالقة فى بحيرة المنزلة رُدمت بما كانت تُخرجه

الكراكات من تربة الأرض عند حفر القناة .

على أن هذا النجاح الظاهر الذى لقيه المشروع لم يزد الحكومة البريطانية إلا عزماً على تأخيرها بل على التخلّى عنه إن أمكن ذلك . لذلك باودت استخدام الضغط المستمر فى القسطنطينية حتى تقوم تركيا بما يخرج الشركة . وصوراً لتركيا أن تتدخل لمنع اثنتين : أولاها تنازل مصر للشركة عن أرض مصرية فى منطقة القناة ، وثانيتهما استخدام عمال من المصريين أكرهوا على العمل . وقد قيل فى ذلك إن استخدام هؤلاء العمال قد حرم مصر خدمات ٦٠.٠٠٠ عامل كان يمكن أن تفيد منهم البلاد إذا اشتغلوا فى شئون أخرى . وعلى الرغم من أن السفير الفرنسى قد أحتج احتجاجاً جاراً ، فقد أرسل الباب العالى مذكرتين فى ٦ إبريل سنة ١٨٦٣ : أولاها للسفيرين العثمانيين فى لندن وباريس والأخرى لوالى مصر . وقد جعلت تركيا أمر التصديق على عقد الامتياز معلقاً على شرطين هما إرجاع الأرض إلى مصر وإلغاء العمل المسخر الذى يساق إليه العمال المصريون .

وكان قد توفى سعيد باشا صديق دى لسييس فى ١٨ من يناير سنة ١٨٦٣ . لكن خلفه اسماعيل باشا كان قد أقام نفسه لحسن الحظ نصيراً جريئاً من أنصار القناة فقد قال لدى لسييس : « لا أستحق أن أكون والى مصر إن لم أكن أكثر منك انتصاراً للقناة » .

لكن انتصاره للقناة لم يكن ليخفف من هول الإنذار النهائى الجديد الذى أرسله الباب العالى فى يولييه سنة ١٨٦٣ . وقد عززته مذكرة أخرى أصر فيها الباب العالى على أنه يجب أن توافق الشركة على الشرطين المذكورين فى خلال ستة أشهر وإلا اضطر لاستخدام القوة لوقف العمل . وكان على

الوالى والشركة أن يتفقا معاً حتى يجدا طريقة للعمل — وهو ما كان يحرص عليه الفريقان .

وانتقلت المفاوضات إلى باريس . وطلبت الشركة إلى الإمبراطور في ٦ من يناير سنة ١٨٦٤ أن يكون حَكماً ليحسم رأس مال فرنسي ضخمة استُهلك في هذا العمل ووافق نابليون ؛ وعيّن في مارس لجنة عهد إليها يبحث المسألة المعروضة . ولم يأت الخامس عشر من إبريل حتى كانت اللجنة قد انتهت من بحث موضوع التحكيم . ووقع دى لسييس على البحوث نيابة عن الشركة ، ووقع عليها ثوبار باشا نيابة عن الوالى . وأعدت هذه البحوث لتعرض على الإمبراطور في يونيو ؛ وأصدر الإمبراطور حكمه بناء على هذه البحوث في ٦ من يولييه .

كان في العقد اتفاق واضح على استخدام العمال المصريين . وتنازلت الشركة عن حقوقها في ذلك مقابل تعويض مالى يبلغ ٣٨٠٠٠٠٠ فرنك أما من حيث مسألة الأرض فإنه كان على الشركة أن تعيد إلى مصر ١٨٠٠٠٠ فدان من برزخ السويس في مقابل تعويض آخر ؛ واحتفظت الشركة بجزء ضيق من الأرض على حافتي القناة يبلغ ٣٠٠٠٠ فدان . وكان جزء من الأرض التى فيها قناة المياه العذبة قد آت إلى الحكومة المصرية ؛ فكان على الشركة الآن أن تتخلى عن الجزء الأخير بين بحيرة التمساح والسويس . وتقرر في نفس الوقت أن تظل الشركة تنتفع بكل الطرق المائية الحيوية حتى تكتمل القناة وتصبح صالحة للملاحة . وقد بلغت جملة التعويضات التى كان على الحكومة المصرية أن تدفعها ٣٠٠٠٠٠٠ جنيه أو أكثر ، وكان يجب أن تدفعها للشركة في مدى خمسة عشر عاماً .

ولما قبل الطرفان هذه الاتفاقات لم يعد هناك حجة للباب العالي في عدم التصديق على العقد فقد أَرْضِيَتْ كل طلباته . وعلى الرغم من ذلك فإن السلطان لم يعتمد العقد إلا في ١٩ من مارس سنة ١٨٦٦ . وبذلك انتهت حيل بريطانيا التي كانت تريد أن تمرقل بها مشروع القناة .

وكذلك استطاع دى لىسبس أن يتغلب على كل صعوبة لقيته ، وكل أزمة جبهته ، بما استمسك به من الصبر والثابرة والإيمان المكين . وبرهنت الأيام على أنه لم تكن قناة السويس مشروعا خياليا ، بل إن مخاوف الساسة أنفسهم هي التي كانت مخاوف خيالية . وهنا درس ينبغي أن نتعلمه ، فإن النيات السيئة التي تدعى بعض الأمم أنها تسيطر على الأمم الأخرى لا تكاد تقع إلا في وهم السياسيين التحيزين . وقد تكبر هذه المخاوف في نفسية الجمهور فيتخذ الناس وجهة من العداوة الجنسية ليس الدافع إليها إلا ما اختلقه السياسيون من مخاوف لا أصل لها . وفي قضية قناة السويس انتصرت فكرة عليا على ما اختلقه دعاة التعقيد ممن أغرموا بوضع العقبات .

وحينما أطلقت القناة من تلك القيود الحكومية التي اصطنعتها المعارضة سار إنشاؤها قُدُما . واستُبدل العمال الذين أعفوا من العمل بآلات حديثة ، واستمرت أعمال الحفر من بحيرة التمساح جنوبا ومن السويس شمالا حتى التقت مياه البحر الأبيض المتوسط بمياه البحر الأحمر عند البحيرات المرة في صيف سنة ١٨٦٩ .

وافتتحت قناة السويس رسميا في ١٧ من نوفمبر من نفس السنة ، وحضر الاحتفال أمراء وأميرات من البيوت المالكة كما حضره أفراد ممتازون . وأجمعت أوروبا على أن هذا العمل الذي نجح أخيراً سيكون طاميا في الفوائد .

التي سيعود بها على الناس . وسار موكب في القناة مكون من سبع وستين سفينة يتقدمه اليخت الإمبراطورى « النسر » وعليه الإمبراطورة يوجينى ودى لسييس . وبدأ الموكب من بورسعيد ، وبعد ليال قضيت في بحيرة التمساح والبحيرات المرة ، وصل الموكب السويس في الساعة الحادية عشرة من صباح ٢٠ نوفمبر ، وقد علقت على ذلك الجريدة الرسمية في باريس قائلة : « لقد تحققت الآمال العظيمة التي انعقدت على هذا المشروع الخطير مشروع وصل البحرين » .

### ( ٥ )

لعله من الإنصاف للإنجلترا أن تذكر أنها بعد أن ظلت تعارض المشروع لأسباب سياسية خاطئة حاولت جهودها أن تصلح من أمر ما أفسدته إصلاحا شريفا حينما تبينت أى خطأ كانت قد ارتكبته . فكتب إيرل كلارندون وزير الخارجية إلى دى لسييس خطابا يقول فيه :

« إن الافتتاح الموفق الذى أصابته قناة السويس قد استقبله العالم أجمع بتام الرضى . وإنى إذ يكون لى الشرف بأن أهنئكم وأهنيء الأمة والحكومة الفرنسية على اهتمامها بمشروعكم اهتماما عميقا لم يتزعزع ، فإننى أعلم أننى أمثل عواطف أبناء بلدى تمثيلا صادقا . وعلى الرغم من العقبات المتعددة الأشكال التى كان عليكم أن تجاهدوها ، فقد لقيتم أخيرا نجاحا عظيما جزاء لكم وفاقا على عزمكم الصادق الذى لم يعرف الكلل . وإنى لأجدنى مخلصا فى سرورى إذ أقوم بنقل تهنئات حكومة جلالة الملكة إليكم على إنشاء طريق جديد للمواصلات بين الشرق والغرب ، وعلى الفوائد السياسية



والتجارية التي تتطلع إليها في ثقة نتيجة لمجهوداتكم .  
ومنحت الملكة دي لسيب الصليب الأكبر من أوسمة نجمة الهند ،  
وُنصّب مواطنًا في لندن في حفل حافل عقد في قصر البلور .

على أنه لم تكد تسكن ضجة الاحتفالات وصيحاتها حتى التفت بطل  
الساعة وشركته إلى صيحات أخرى أشد صخبًا وأكثر نشاطًا . كانت  
هذه صيحات أصحاب الأسهم . فقد حسب هؤلاء أن أرباحهم سوف تفيض  
عليهم من غير انقطاع طالما يفيض ماء القناة . لكن آمالهم تلك لم يكن  
مصيرها إلا الخيبة . فقد كان من أثر الصعاب التي قامت حيال القناة أن  
تضاعفت نفقات المشروع وزادت كثيرًا على ما قدر لها أول الأمر ، وغطى  
جزء من العجز حينما استولت على مبلغ آخر دفعته مضر أيضًا للشركة نظير  
تنازلها عن بعض الحقوق الأخرى ولكن على الرغم من كل ذلك فقد بقيت  
الشركة في حاجة إلى ١٠٠ مليون فرنك لتغطي كل النفقات . حقا لقد جمع  
هذا المبلغ بعد أن عُقد قرض في سنة ١٨٦٧ - ١٨٦٨ لكن رأس  
المال العامل أصبح بعد ذلك قليلا ، وكان من المنتظر أن تأتي القناة على الفور  
بدخل كبير يعدل المصروفات ويدفع منه متأخر الأرباح ؛ لكن أصحاب  
السفن وشركات النقل لم يسرعوا إلى الانتفاع بهذا الطريق المائي الجديد ؛  
ولم يمر بالقناة في سنتها الأولى إلا خمسمائة سفينة ، ولم تأت إلا بدخل  
مقداره ٧٥٨ر٣٤٥ فرنك .

وبلغت الأزمة المالية مرحلة حرجية . وتجاوبت صيحات الكُتّاب  
عن « متاعب قناة السويس » ، و« تفاهة النتائج » و« خرابها العاجل » .  
وكان لا بد من إصدار مستندات أخرى . فوضعت هذه في السوق ، وأقر  
الحديوى ضريبة إضافية على الرسوم مقدارها فرنك واحد عن كل طن

ليضمن هذه السندات . على أنه لم يصرف من هذه السندات إلا بمقدار ما وضع حداً للأزمة ؛ ثم ظل الدخل يتحسن بعد ذلك حتى أقبلت الشركة على عصر من الرخاء .

على أنه لم تكن تخلو هذه الحال المرضية مما عقد الأمور بعد ذلك . فقد ارتفعت شكاوى أصحاب السفن من الطريقة التي اتبعت لقياس حمولة السفن ، عند محاسبتها على الرسوم . ورأى الباب العالي أن يدعو مؤتمراً في القسطنطينية يبحث هذه المسألة وانعقد المؤتمر في أكتوبر سنة ١٨٧٣ وأصدر تقريراً في ديسمبر نصح فيه باتباع طريقة خاصة لتقدير الحمولة على أن يصرح للشركة أن تزيد ضريبة مؤقتة . وقبلت الشركة قرارات المؤتمر بعد نقاش في مدة هذه الضريبة . وبدأت تنفيذها في ربيع سنة ١٨٧٤ كانت هذه الأزمات التي طاشت بالشركة في أول أمرها تقصل اتصالاً وثيقاً بشئون أخرى أبعد مدى من مصالح أصحاب الأسهم والسندات ، أو العملاء الذين يستيرون سفنهم في القناة . فماذا عسى أن كان يحدث إذا أفلست الشركة ؟ ومن الذي كان يمتلك القناة ؟ هل يمكن أن تباع ؟ كان الناس يسألون هذه الأسئلة وكثيراً من أمثال هذه الأسئلة .

حينما تمت قناة السويس أصبحت جزءاً من جغرافية العالم الطبيعية والسياسية . فقد وصلت بين بحرين ، وفصلت بين قارتين . وكان مصيرها شأنًا من الشؤون الدولية . وقد أبدى اقتراح خطير في بعض الدوائر الدبلوماسية الإنجليزية ، وهو أن تتقدم الحكومة البريطانية فتشترى الشركة وتحصل بذلك على سيطرتها على القناة . وقيل إن الخديوى كان يؤيد شركة إنجليزية لتحصل على عقد الامتياز . فلو أنه كان من الممكن أن

ينتقل عقد الامتياز بهذا الشكل لكان ذلك خرقاً للمبدأ الذي قام عليه المشروع . كانت القناة في هذه الظروف لابد أن تؤول إلى سلطة دولة بمفردها ؛ وهو ما كانت تخشاه الحكومة البريطانية نفسها في العهد الماضي . حتى دى لسيبس نفسه ، وهو يجاهد هذه الصعاب المالية ، ذهب إلى حد أن اقترح على الخديوى أن تباع القناة لدول أوروبا البحرية مجتمعة . وقد كان يأمل بذلك أن ينقذ الموقف ، وأن يضمن بذلك أن تصبح القناة على الدوام دولية محايدة .

لكن الباب العالى كان على حق حين أوضح أنه « لا يمكن من جهة المبدأ إقرار بيع القناة ، أو تكوين إدارة دولية فى أرض هى ملك له . حتى مسيو دى لسيبس نفسه ، لم يكن له الحق فى إثارة مسألة تلك حقيقتها . فشركة قناة السويس شركة مصرية ، وهى بهذا الوصف خاضعة لقوانين الإمبراطورية العثمانية وعاداتها » .

كانت القناة ملكاً لمصر ، وكانت تعمل بمقتضى مرسوم بعقد امتياز تكونت بمقتضاه شركة مصرية . وهذه الشركة تستطيع أن تتنازل عن عقد الامتياز أو تحصل على تجديد له ؛ لكنها لا تستطيع بأى شكل آخر أن تتصرف فيه .

وحينما أبدى الباب العالى هذا الرأى كان ذلك علاجاً مؤقتاً لهذه المسألة . لكن اقتراحات أخرى تدور حول دولية القناة كانت قد أبديت من الجانب البريطانى . فقد ذكر لورد دَرْبى فى مجلس اللوردات فى سنة ١٨٧٤ أنه لن يعارض إذا عُهد بإدارة القناة إلى نقابة دولية ؛ ثم أطاق هذا التصريح فى السنة التالية بعد أن كانت الحكومة البريطانية قد اشترت

نصيب الخديوى من الشركة . كذلك أعلن لورد كَرَر وزير التجارة « أنه لا نهاية لهذه التعقيدات والصعاب ما بقى هذا الطريق العالمى العظيم فى أيدى شركة خاصة » . كانت هذه نبوءات بعيدة التحقق ، لكنها اقترحات أبدت عن دولية القناة . وهى جديرة بالذكر قبل أن ندرس بعض الظروف الدولية التى سنعالجها فيما بعد .

واشتري دزرائيل من الخديوى نصيبه من أسهم شركة القناة ، وكانت ١٧٦٦٠٢ سهماً . وقد أبى كثير من الكتاب إلا أن يحيطوا هذا الحادث بحجوس مفرحة ؛ وحق لهم ذلك . فهم قد أخذوا وصف هذا الحادث عن دزرائيل نفسه واتبعوا فى سرد أخباره نفس أسلوبه الروائى . وحينما كان يصفه هو نفسه تحدث كثيراً عن « البعوث السرية التى تنقلت فى كل ركن من أركان الأرض » . لكن الحق أن العنصر الروائى إنما كان فى السرعة التى انتهت بها تلك الصفقة . « فلم يكن هناك تدير مبيت فى هذا الأمر » كما قال لورد دَرَبى .

قضى الخديوى عشرة أعوام قبل هذا الحادث . وهو يستدين استدامة مفرطة ، بمعدل سبعة ملايين جنيه فى العام بأرباح باهظة . وفى خريف سنة ١٨٧٥ وجد خزائنه عاجزة عن أن تقوم بتعهداته العاجلة التى كانت مددها قد أوشكت أن تنحل . لذلك اضطر إلى البحث عن طريقة يستطيع أن يحصل بها على مبلغ كبير من المال . ولم يكن بين يديه من الموارد إلا أسهم القناة . ولم يفكر فى مبدأ الأمر فى بيع هذه الأسهم إنما أراد أن يضعها ضماناً لسلفة يتقاضاها من أحد المصارف التى كانت تعامله . لكن عصبية من المالىين الفرنسيين عرضوا عليه أن يشتروها على الفور . ولم

تستطع هذه المصيبة أن تجمع هذا المال اللازم وكان الخديوى قد غير نواياه من حيث رهن الأسهم وقرر أن يبيع . ولحظ جنرال ستانتون قنصل إنجلترا العام في مصر هذه الحركات . وأرسل تقريراً إلى حكومته عن هذه المفاوضات . وأرسلت إليه الحكومة أن يبلغ الخديوى « أن حكومة جلالة الملكة تميل إلى الشراء ، إذا كانت الشروط مرضية » . كان ذلك في ١٧ من نوفمبر سنة ١٨٧٥ ولم يأتِ الثالث والعشرون من هذا الشهر حتى أرسل ستانتون برقية يقول فيها إن بريطانيا العظمى قد عرض عليها الشراء بمبلغ ١٠٠٠٠٠٠٠٠ فرنك ( ٤٠٠٠٠٠٠٠ جنيه ) ، وأنه كان ينتظر رداً في الخامس والعشرين .

وفي اليوم التالي ردّ عليه لورد كروبي بيرية أخرى مبلّغاً إياه أن يعقد الصفقة عند هذا العرض ، وفي اليوم الذي يليه استطاع ستانتون أن يرد بيرية أخرى يعلن فيها أن الاتفاق يبيع الأسهم قد وقعه الطرفان . ولا شك أن دزرائيلي كان القوة الدافعة وراء هذه الصفقة . فقد صمم من أول الأمر ألا يدع هذه الأسهم تؤول إلى دولة غير بريطانيا . وكان له أن يفخر بما بذله من جهد بعد أن تمت الصفقة . فإنه لم ينجح فقط في إقناع زملائه من الوزراء المعارضين بل لقد أفلح أيضاً في أن يجد في « روتشيلد وأولاده » بيتاً مالياً يستطيع أن يمدّه بالمال اللازم لهذه العملية التجارية . وقد كان لا بد من معونة بيت كبيت روتشيلد لأن البرلمان كان في عطلة ، فلم يكن يستطيع أن يخول الحكومة سلطة صرف المال اللازم . وحينما اجتمع البرلمان في فبراير سنة ١٨٧٦ لقيت الحكومة نقداً مرأً قبل أن تحصل على نتيجة تؤيدها في مسألة الشراء .



على أنه ما لبث شراء الأسهم أن أصبح أمراً محبباً إلى الجمهور في بريطانيا العظمى . فقد علم الناس على اختلاف طبقاتهم — من الملكة إلى أقل رعاياها — أى خير جنته الإمبراطورية من حيث النفوذ المعنوى والفائدة العملية . وتلقى رأى العام الأوروبى المسألة بكثير من الرضى . فقد قالت الجريدة الإيطالية « أوبينيونى » : « يخيّل إلينا أنه عمل يدل على مهارة سياسية عظيمة ، وأن حكومة مستر دزرائيل قد برهنت على مالها من حسن التدبير وسعة الحيلة » أما دى لسييس فقد صار راضياً بكل الرضى حيث قال : « إن الأمة الانجليزية لتتقبل الآن نصيبها فى القناة وهو ما خصص لها واحتفظ به احتفاظاً وفيما منذ المبدأ . وإذا كان لهذا العمل أية نتيجة فهي عندى أن الحكومة البريطانية ستتحلى عن وجهة العداء القديمة التى اتخذتها ضد مصالح أصحاب أسهم القناة الأولين . وقد تابر هؤلاء حتى اليوم مشابة كريمة ، وأبدوا نشاطاً عظيماً ، ووجهوا توجيهها حسناً فى نفس الوقت . لذلك اعتبر المصلحة المتبادلة التى توشك أن تنعقد بين رأس المال الإنجليزى ورأس المال الفرنسى جادئاً له أسعد الوقع فى نفسى . وستقوم قناة الملاحة العالمية على هذا الأساس بخدماتها فى جو من السلام والأمن » .

ولا شك أن حصول إنجلترا على نصف أسهم قناة السويس تقريباً قد أدى إلى أن تندمل الجراح القديمة بين فرنسا وإنجلترا مما كانت قد سببته المسألة المصرية . وقد أعلن كليمنصو فى خطاب له فى المجلس النيابى الفرنسى فى يونيه سنة ١٨٨٢ « أن بريطانيا العظمى وفرنسا تشتركان فى مصلحتين رئيسيتين : أولاهما حرية قناة السويس وثانيتهما إدارة الشؤون المصرية إدارة صالحة » . وقد نشأت هذه الشركة فى المصالح نتيجة لإسراف الخديوى .

ففي ربيع سنة ١٨٧٦ وُحِّدَت الديون العديدة التي استدانها إسماعيل فأصبحت ديناً عاماً يبلغ ٩١٠٠٠٠٠٠٠ جنيه . وقد كان هذا إجراءً اتخذ لينظم حالة القوضى التي آلت إليها مالية البلاد . ثم وضعت أمور الدخل والخرج في مصر تحت مراقبة ثنائية بين إنجلترا وفرنسا . وجددت هذه المراقبة الثنائية في سنة ١٨٧٩ بعد أن خلع إسماعيل وخلفه توفيق . وكان ممثلاً الدولتين في هذا الظرف ميچر بارنج (لورد كرومر فيما بعد) ومسيو دي بلنيير . لكن هذه التدابير التي أريد بها أن تُصلح أمر الحكومة المصرية وأن تحمي مصالح حملة الأسهم والسندات الأوروبيين لم تكن لتدوم . وقد انتهت بأسرع مما قدر لها . ذلك بأن روح القومية المصرية قد نشأت وحينما أدرك المصريون المدى الذي بلغه الأجانب في إدارة بلادهم ، وتسيير شئونهم ، تارت العاطفة الوطنية ، وظهر السخط واخفا في الجيش المصري ، واندفعت حركة عسكرية ومدنية ضد التدخل الأجنبي حينما تزعمها القائم مقام أحمد عرابي . وسرعان ما انقلبت هذه الحركة القومية إلى ثورة ضد سلطة الخديوى ، وأصبح من اللازم أن تقوم إنجلترا وفرنسا بتدخل مشترك لحماية مصالحهما . ونشبت فتنة الاسكندرية في ١١ من يونيه سنة ١٨٨٢ قُتل فيها خمسون أوربياً . ولم يكن يريد السلطان أن يرسل فرقاً من الجيش ، وترك الأمر لإنجلترا وفرنسا تتصرفان فيه كيف بدا لهما . وحينما وجد عرابي أنه مهدد بالغزو بدأ بتقوية حصون الاسكندرية . وأرسل إليه أميراً الأسطولين الانجليزى والفرنسى أن يقف هذه التحصينات ولكن من غير جدوى . ثم فضلت فرنسا ألا تمضى إلى مدى أبعد من هذا الاحتجاج الرسمى ؛ وكانت سياسة التردد التي اتخذها فرينسيه سبباً في القطيعة بين الدولتين . وأكثرت

إنجلترا على أن تعمل وحدها ، وتلاشت فرنسا سياسيا واختفت من على المسرح المصرى بطريقة تستدعى الرثاء .

وفي الحادى عشر من يولييه ضرب الأميرال سيمور حصون الاسكندرية ، وفي ٢٤ منه نزلت القوات البريطانية واحتلت الميناء .

ولا شك أن إنجلترا كانت قد بذلت ما فى وسعها لتُشرك الدول فى هذا التدخل . فقد دعت إيطاليا بعد أن ذهبت فرنسا ؛ لكن إيطاليا رفضت . وقد استطاع لورد جرانثل أن يقول بحق « لقد فعلنا ما كان ينبغى علينا أن نفعله ، وأظهرنا استعدادنا لتقبل الآخرين » . وحينما نشبت الثورة كانت خطراً على حرية الملاحة فى قناة السويس . وكان الخديوى نفسه هو الذى فوض القوات البريطانية فى أن تحتل مواضع من البرزخ تساعد على تأمين القناة .

ووصلت الحملة البريطانية فى موعد مناسب لأن عرابى كان قد أصدر أمره بهدم القناة هدماً مؤقتاً . وقال جنرال ولزلى فى ذلك : « لو أن عرابى قد أفلح فى سدّ القناة كما أراد لكنا مازلنا إلى الآن فى البحار البعيدة نحاول محاصرة مصر . إن تأخره أربعاً وعشرين ساعة قد أنقذنا » .

وسحقت الثورة فى موقعة التل الكبير الحاسمة واحتلت إنجلترا مصر . وانقضى بالاحتلال الانجليزى عهد المراقبة الثنائية ، وفقدت فرنسا مركزها فى الشئون المصرية بما قدمته هى نفسها من الأعمال ، وأصبحت مصر تحت الحماية البريطانية فى كل شىء إلا فى الاسم .

ونتجت من كل هذه الحوادث ثلاث نتائج تتصل بالقناة : أولاها وأقلها خطراً أن إنجلترا قد نالت قسطاً أكبر فى إدارة القناة . وقد كان لها ثلاثة

مقاعد فقط من بين أربعة وعشرين مقعداً في مجلس إدارة الشركة وذلك بعد أن اشترت أسهم الخديوى . ولكن زادت هذه المقاعد إلى سبعة منذ الاحتلال البريطاني ومنحت هذه المقاعد الزائدة لمندوبى المصالح التجارية البريطانية . وزاد مجموع المقاعد في نفس الوقت إلى اثنين وثلاثين . وهو العدد الذى قدر لمجلس الإدارة فى الأصل .

وأما ثانية هذه النتائج فهى أن الدول قد اعترفت بأن إنجلترا قد أصبحت حارسة للقناة وأنها تقوم عن مصر برعاية البرزخ . كان دى لسيبس قد أعلن خلال الثورة العرابية أن نزول القوات الإنجليزية فى السويس يعد « عملاً حريياً وفيه خرق منكر لحياض القناة » : وكان دى لسيبس فى ذلك مخطئاً لأنه هو نفسه كان قد قدم اقتراحات لمؤتمر باريس سنة ١٨٥٦ يشير فيها إلى « أنه يجب ألا يسمح لجنود دولة أجنبية أن تنزل على جانبي القناة إلا إذا وافقت على ذلك حكومة البلاد » . وحكومة البلاد التى كان يمثلها الخديوى هى التى طلبت إلى الجنود الإنجليز أن يحتلوا هذه المناطق . وبعد أن انتهت أعمال الحرب أصبحت المشكلة أكثر تعقيداً . فهل كان يسمح لإنجلترا أن تتعهد القناة من غير أى ضمان تؤديه للدول فى أنها لن تستخدم القناة لتسيء إلى أية دولة أخرى ؟

وقد أدى هذا الموقف إلى ثالثة هذه النتائج التى قلنا إنها نتجت عن احتلال إنجلترا مصر . فقد كانت الحكومة البريطانية على استعداد — أو قل لقد كانت حريصة — على أن تتفق مع الدول الأخرى بما يحفظ للدول حرية مرور سفنها فى القناة فى كل الظروف والأحوال . لكنها أرادت أن تحتفظ لنفسها بحق الدفاع عن القناة إذا أريد الاعتداء على مصر ما دامت ضرورة الاحتلال البريطانى قائمة

ولم يَرُق ذلك للدول الأخرى ذات المصالح الحيوية . فاحتلال البريطانى عندها كان شيئاً مجهول المدى لا يعرف أحد متى ينتهى ؟

وسارت المفاوضات وتبدأ حتى سنة ١٨٨٨ عندما انتهت الدول إلى اتفاق يوفق بين وجوه النظر . فقد قبل اقتراح فرنسى من شأنه أن تؤلف لجنة من قناصل الدول المتعاقدة فى مصر ليكون لها حق الإشراف على تنفيذ المعاهدة التى رغبت الدول فى عقدها . فلم تكن القناة لتوضع موضع الحياد ، بل لقد وضعت فى موضع بحيث تشترك فى تسييرها الدول الأخرى وتبقى هى فى نفس الوقت جزءاً من مصر

ووقعت هذه الاتفاقية الحيوية فى ٢٩ من أكتوبر سنة ١٨٨٨ فى القسطنطينية . وقعها ممثلو بريطانيا العظمى وفرنسا وألمانيا والنمسا وإيطاليا والروسيا وإسبانيا وتركيا والأراضى المنخفضة . وأبرمتها حكومات هذه الدول بعد ذلك . وهاك البند الأول من بنود هذه الاتفاقية :

« قناة السويس البحرية حرة مفتوحة فى زمن الحرب وفى زمن السلم على السواء ، لكل سفينة تجارية أو حربية ، من غير تمييز بين دولة وأخرى وقد اتفق المتعاقدون نتيجة لذلك على ألا يتدخلوا فى حرية استعمال القناة لا فى زمن الحرب ولا فى زمن السلم . ولن تكون القناة أبداً خاضعة لاستعمال حق الحصار »

## ( ٦ )

كان يُظن أن اتفاقية قناة السويس سنة ١٨٨٨ ستهدى النقاش العنيف الذى أثارته الدول حول القناة ؛ ولكن كان ذلك الظن بعيداً جداً عن الواقع ، فقد كانت القناة جزءاً من المسألة المصرية ، وكانت مصر نفسها



قد أصبحت جزءاً من مسألة البحر الأبيض المتوسط . وإلى جانب هاتين المسألتين كان هناك ما تحمله الدول من بغضاء لبريطانيا .

وكانت فرنسا والروسيا - وفرنسا بنوع خاص - غير راضيتين عن الاحتلال البريطاني الذي طال أمدّه . وقد أحس الجميع بحق أن إنجلترا كانت تدعى لنفسها رويداً ما كان لتركيا من حق الولاية على مصر . وعلى الرغم من أن إنجلترا قد أعلنت أن هذا الاحتلال كان مؤقتاً إلا أنه كان من الواضح أنها لن ترحزح عن مصر . وكانت فرنسا تود في أول الأمر أن تسترجع ولو قسطاً قليلاً مما فقدته من النفوذ بإهمالها المسألة المصرية في ثورة عرابي . وحينما تبين لها أنها لن تستطيع ذلك مَلَكَها الحقْد على بريطانيا . ثم حاولت بطرق دبلوماسية أن تحمل السلطان على تأييد حقوق السيادة التي كانت له ، وحاول السلطان تأييد سيادته بأن أصدر أمره إلى مصر بأن تسحب قواتها من شبه جزيرة سيناء . ثم إن تركيا كانت تفكر في بناء سكة حديدية حربية عبر شبه الجزيرة حتى جافة قناة السويس ، واعتبرت بريطانيا أن هذه الأعمال تهدد مباشرة سلامة مصر وقناة السويس ، وكان ردها على ذلك حاسماً من النوع الذي اشتهرت به سياستها . فقد أرسلت إلى السلطان تحذيراً دبلوماسياً ، وأرسلت في نفس الوقت أسطولاً ظهر في المياه المصرية ليؤيد هذا التحذير ؛ فسَلَّم السلطان بكل ما طلبته إنجلترا .

كان ذلك في سنة ١٩٠٦ . وكان قد انقضى عشرون عاماً والوزارات الأوروبية تحيك الدسائس من غير انقطاع ضد بعضها البعض . فتشكّلت مجموعات جديدة للدول الأوروبية وانعقدت ( المحالفة الثلاثية ) و ( المعاهدة الودية ) فلم تمر بأوروبا فترة أغنى من هذه في عقد المعاهدات السرية والعلنية :

أما فيما يتصل بسياسة البحر الأبيض المتوسط ، فقد استطاعت إنجلترا نتيجة لسكل ذلك أن تحصل على قبول مراكزها في مصر في مقابل أن توافق على ما تدعيه فرنسا لنفسها من حقوق في مراکش وما تدعيه إيطاليا لنفسها من حقوق في برقة . وكذلك وزعت مناطق النفوذ على الدول ذات المصالح الخاصة . ولكن سرعان ما تزايدت الثقة في هذه التعديلات الجديدة حينما ازدهرت الفكرة الإمبراطورية الألمانية .

وكانت ألمانيا قد أقبلت متأخرة على ميدان التهاافت حول المستعمرات وتلفتت لتجد نفسها وقد حُرمت المواد الخام ، وأنكر عليها المدى الذى أرادت أن تبسط نفوذها عليه . وتطورت تطوراً صناعياً سريعاً ، وزادت قوتها الحربية ، فلم تعد تطيق القيود والحدود التى فرضت عليها . وكان مصيرها يقتضى أن يكون لها « مكان فى الشمس » وعقدت العزم على أن تنال ذلك المكان .

ووقفت الإمبراطورية البريطانية ، عقبة أمام كل المشروعات التى دبرتها ألمانيا للتوسع . وما لبثت بريطانيا أن أصبحت عدو ألمانيا اللدود بما كان لها من سيادة على البحار ، ومن ولاية على أبواب الشرق الغنى . وأصبحت سياسة ألمانيا تنطوى على أن تخضع عدوها . ودفعتها هذه السياسة إلى أن تسرع فى بناء أسطول المانى قوى ، وإلى أن تحفر قناة كييل ، وإلى أن تسير سيراً اقتصادياً إلى الشرق حيث تستطيع أن تستغل أراضي الإمبراطورية العثمانية الشاسعة — وهى أراض لم تكن قد استغلت بعد .

وكذلك أصبحت ألمانيا خطراً يهدد إنجلترا ويهدد سيطرتها على مصر . ثم إن ألمانيا حاولت أن ترجع الطريق البرى الشمالى الذى اقتحمه ماركوبولو

منذ قرون ، وكان هذا في نفسه يهدد قناة السويس . كان يمكن أن تظفر ألمانيا بمنافسها إذا هي أنشأت سكة حديدية بين برلين وبغداد تمتد فيها بعد إلى الخليج الفارسي . وهذه السكة الحديدية — بالإضافة إلى دولة تركية ناهضة تسيطر عليها ألمانيا — كانت مما يسر على تركيا احتلال مصر من جديد وإخراج الإنجليز منها .

وقد أوضح هذه الفكرة جميعاً كتاب ألمان مثل دكتور پول رورباخ في كتابه عن بغداد الذي طبع في سنة ١٩١١ إذ جاء فيه ما يلي :

« يمكن أن نهجم إنجلترا ونجرحها جرحاً مميتاً ... في موضع واحد فقط وهو مصر . فضياع مصر منها معناه انتهاء سيطرتها على قناة السويس وعلى مواصلاتها مع الهند والشرق الأقصى ؛ بل لقد يستتبع ذلك ضياع ممتلكاتها في وسط إفريقيا وشرقها . ثم إنه إذا غزت مصر دولة مسلمة مثل تركيا فقد يكون ذلك خطراً يهدد سلطة إنجلترا على الستين مليوناً من رعاياها المسلمين في الهند ... لكن تركيا لا تستطيع أن تستعيد مصر إلا إذا أنشأت لنفسها نظاماً للطرق الحديدية في آسيا الصغرى وسوريا ، وإلا إذا ضمنت لنفسها مركزاً قوياً تقاوم منه هجوم إنجلترا على الموصل . ولن يتأتى ذلك حتى تمتد السكة الحديدية في الأناضول إلى بغداد ... وكما زادت تركيا قوة زاد خطرها على إنجلترا إذا قدر لها أن تكون إلى جانب ألمانيا في حرب إنجليزية ألمانية » .

وكذلك ترى أن الموقف كان يشبه من وجوه كثيرة موقف الإمبراطورية الفرنسية قبل ذلك بقرن . ففي نهاية القرن الثامن عشر تصادمت أغراض إنجلترا وفرنسا . فكانت فرنسا تريد أن تهدم قوة إنجلترا باستيلائها على

مصر . وكأنما كانت مصر لا تزال مطمح الأنظار ، وكانت — بما أوتيته من مركز جغرافي — محوراً لكل إمبراطورية تفكر فيها الدول الكبرى . وأوشك التاريخ أن يعيد نفسه . فقد تلكأت إنجلترا ، فلم تدرك تلك الأخطار التي كانت تهدد مصالحها ومواصلاتها الحيوية مع الهند إذا تمت سكة حديد بغداد ، بل لم تجد بأساً من أن تتعاون لإتمام المشروع . لم تدرك أن هناك شيئاً من هذه الأخطار التي كانت تحقق بها إلا في آخر مراحل المشروع ، وعند ذلك آثرت أن تنسحب . ولما كانت لا تستطيع وقف المشروع وقفاً باتاً تحولت إلى شيخ الكويت لتسيطر عليه . فقد رأت أن سيطرتها على الكويت تسد مسالك السكة الحديدية عند مخرجها إلى الخليج الفارسي . واستمرت المحادثات بين الفريقين ، وانتهت باتفاقية حددت نهاية الطريق الحديدي الجديد عند البصرة ؛ أما امتدادها إلى الكويت فقد ترك لتأذن به بريطانيا العظمى فيما بعد . ونص في الاتفاقية أيضاً على أن يمين مندوبان إنجليزيان يشتركان في إدارة هذه السكة الحديدية . وكان محدداً لهذين المندوبين أن يبدأ عملهما في يونيو سنة ١٩١٤ ؛ لكن الحرب في هذه الفترة كانت توشك أن تنشب ؛ فلم تبرم الاتفاقية ولم ينفذ ما جاء فيها .

وعلى الرغم من السحب التي كانت تتلبد سريعاً في الجو السياسي ، وعلى الرغم من أن مصير القناة نفسها كان في خطر ؛ فقد توفرت شركة القناة على أن تحسن من أمرها . فوسعت جوانبها ، وعمقت أغوارها ، وخفضت الرسوم المفروضة . وفي سنة ١٩٠٨ بدأت منهجاً واسعاً لتحسينها استمدعي مبالغ عظيمة . ورأت الشركة أن تتقدم إلى الحكومة المصرية

لتسمح لها بمد أجل الامتياز وهو ما كان يخفف العبء عنها .  
كان أمام عقد الامتياز في تلك السنة ستون سنة أخرى . فاقترحت  
الشركة أن يمد أربعين سنة أخرى من ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ إلى ٣١  
ديسمبر سنة ٢٠٠٨ . وكانت الشروط المعروضة مما يلائم مصر نفسها ،  
وكانت بعض الدوائر الوزارية فيها قد أوشكت أن تقبل الاقتراح . لكن  
كثيراً من المصريين ذوى رأى لم يروا في هذا الاقتراح ما رآه غيرهم من  
المزايا . فذهبوا إلى أن مدّ أجل الامتياز لم يكن في نفسه إلا مدّاً للتدخل  
الأجنبي — وبخاصة البريطاني — في شئون مصر الداخلية . وعرض  
الاقتراح جميعه على الجمعية العمومية المصرية وعينت الجمعية لجنة تبحث  
الاتفاق ورفضته اللجنة بالإجماع . وعرض الاتفاق بعد ذلك على الجمعية  
نفسها فرفضته في ابريل سنة ١٩١٠ ، ولم يؤيده إلا نائب واحد . وكذلك  
كان هذا القرار دليلاً على روح القومية المصرية الناشئة .

ثم إن نشوب الحرب الكبرى وضع حداً حاسماً لكل المسائل التي  
تتصل بقناة السويس ومركزها في المستقبل . فأصبحت حمايتها أمراً  
هاماً يستدعى كل الالتفات .

وكان لابد لمصر — إن طوعا وإن كرها — أن تقف في صف إنجلترا  
ضد قوات أوروبا الوسطى . وكان الخديوى عباس — وهو ممن يميلون إلى  
ألمانيا — في القسطنطينية ذلك الحين ؛ وكان يقوم مقامه رئيس الوزراء .  
واضطرت مصر إلى أن تأخذ الحيطة لتدافع عن طريقها المائى الحيوى أمام  
ما تهددها من أعمال ألمانيا . ففي إعلان تاريخه ٥ أغسطس سنة ١٩١٤  
أمرت الحكومة المصرية أن تخلّى منطقة القناة من كل سفينة معادية .



وكان هذا الأمر لازماً لأنه كان في استطاعة أية سفينة من هؤلاء أن تفرق نفسها في القناة فتسدها سدا محكماً يعوق السفن عن الانتفاع بها . ثم إن هذه السفن العادية كانت تتشبث بمنطقة القناة وتزدحم في موانئها لتجنب الأمر استناداً على اتفاقية سنة ١٨٨٨ . ولمنع لهذه السفن أن تبرح القناة في سلام بعد ظهور هذا الإعلان من جانب مصر . وحينما تلكأت في ذلك أخذت إلى ما وراء الحد المضروب وهو ثلاثة أميال لتهرب إن استطاعت .

ولا شك أنه قد عمل باتفاقية سنة ١٨٨٨ إلى الحد الذي أمكن عنده تطبيقها . لأن سلامة القناة والمرور فيها بلا عائق كانت من العناصر الجوهرية في تطبيق هذه الاتفاقية . ولم تبذل أية محاولة للاستيلاء على سفينة معادية داخل حدود الأميال الثلاثة التي نص عليها إلا إذا كان هناك سبب يدعو إلى الخوف من عمل عدائي قد تقوم به السفينة نفسها .

ولم تكد تبدأ الحرب حتى سيطر الأسطولان البريطاني والفرنسي على شرق البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر ، فحال ذلك دون أن تحقيق أضرار بالقناة . لأن الأعداء لم يستطيعوا مهاجمتها من البحر .

بل لقد كان يخشى أن تهاجم القناة من البر وبخاصة بعد أن عرف في أكتوبر سنة ١٩١٤ أن الأتراك كانوا ينشئون طرقاً حديدية في شبه جزيرة سيناء ، وأن ضباطاً من الألمان كانوا يشرفون على هذه الترتيبات . فهل كانت ألمانيا تنفذ ما فكرت فيه قبل الحرب من تهيئة هجوم تركي على مصر ؟ لقد كانت مثل هذه الخطة مما يبعث على السخرية في مثل الظروف التي كانت فيها ألمانيا وتركيا . إذ أن تركيا كانت تبدأ مثل هذا المشروع

وليس لها مواصلات ملائمة ، وليس عندها موارد تكفى لتموين الحملة في هذه الصحراء الجرداء . كان ذلك من رأى جنرال ليان فون ساندروز مفتش عام الجيش التركى وقد أعلنه وصرح به ؛ ولكن يظهر أن القيادة العليا الألمانية لم تأخذ برأيه . وكتب فون ساندز فيما بعد يقول :

« يتخيل إلى أن الأفكار التى شاعت في ألمانيا عن احتمال غزو مصر لم تكن إلا أفكاراً مبهمة غامضة . فهذا الموضع الذى حسبوه مقتل إنجلترا كان فى الظاهر موضوعاً أسوأ فيه المتعصبون لأرائهم وأصاب الأسطول قسط من هذه الإساءة ؛ هذا على الرغم من أننا نستطيع إنصافاً للأسطول أن نقول إنه لم يكن على علم بالظروف التى كانت تحيط بحملة برية فى أرض تركية فى آسيا » .

غلب فون ساندز على رأيه وحاول جمال باشا أن يغزو مصر وأمر على الجيش الرابع وكاد يطير فرحاً حينما كان يصور لنفسه النجاح بعد هذه المغامرة .

وقامت الحملة على قدم وساق قبل أن تعلن بريطانيا العظمى الحرب على تركيا فى نوفمبر . لكن الغزو نفسه لم يتهيأ قبل فبراير سنة ١٩١٥ . كان يُنتظر أن تقوم ثورة قومية فى مصر فى الوقت الذى تظهر فيه القوات التركية . فكان يُظن أن الوطنيين المصريين سوف ينهزون هذه الفرصة ويلقون عن رقابهم نير الحكيم البريطانى . وحسب جمال باشا أنه سيحوز النصر معتمداً على هذه الثورة المأمولة ، وعلى عنصر الفجاءة الذى لجأ إليه . لكن الوطنيين فى مصر لم يستجيبوا له ، ولم يكن غزوه غزو الفجاءة لأن المخابرات السرية كانت قد نقلت أخباره إلى الدفاع البريطانى .

وحينما صرحت تركيا بالعداء إلى هذا الحد أصبح من اليسير أن تجتمع فرق الجيش البريطاني في مصر ، لأن بريطانيا أعلنت مصر تحت الحماية البريطانية . وخلق الخديوي عباس حلمي ونُصّب أخوه حسين كامل حاكماً على مصر واتخذ لقب « السلطان » . ثم إن القنصل العام البريطاني استبدل به مندوب سام ، وانتهت بذلك السيادة التركية على مصر ، واقتربت مصر خطوة نحو الاستقلال . ولعل هذه الحوادث هي التي أثرت أبلغ تأثير في الوطنيين المصريين .

وتهيات تركيا للهجوم فتهياً الحلفاء للدفاع ؛ وقر القرار على أن تكون القناة نفسها خط الدفاع . وتحركت سفن حربية من الأسطولين البريطاني والفرنسي إلى القناة ، واحتلت بعض المواضع في بحيرة التمساح وفي البحيرات المرة ؛ وحفرت خنادق ليربض فيها الجنود فيما وراء القناة . وينبغي أن نذكر أن الأتراك قاموا بمعجزة حينما تمكنت قواتهم من أن تعبر هذه الأرض الرملية القفر ، تصحبها مدافع وقوارب حملت على ظهور الإبل . وكان مقدراً لتلك القوات أن تصل في ليلة ٢ - ٣ فبراير ؛ وتظاهرت فرق منها بأنها تريد الاسماعيلية ؛ لكن القوة الرئيسية سددت هجومها في موضع بين طوسون وسيرايوم . ونشب القتال وظل ناشباً حتى أوشكت الشمس أن تغيب في عصر اليوم الثالث من فبراير . وأصابت الغزاة القادمين خسائر فادحة ولم تستطع عبور القناة إلا زوارق ثلاثة ؛ أما بقية الزوارق فقد تفرقت : فأغرق بعضها على الفور ، وترك بعضها على رمال الشاطئ الشرقي ، وأغرق بعضها الآخر تحت نيران المدافع . وكذلك فشل الهجوم فشلاً ذريعاً ، وتراجع الأتراك في الليلة التالية فلم

يتعقبهم أحد . ولم تتعرض القناة بعد ذلك لأى خطر خلال تلك الحرب .  
وسار العمل فى القناة خلال سنوات الحرب سيره العادى على الرغم  
من أن الفواصات الألمانية التى كانت تجوب البحر الأبيض المتوسط  
أنقصت السفن وجعلتها تحيد عن هذا الطريق .

وتبرز لنا حقيقتان من هذه التجربة القاسية التى عاناها العالم فى  
الحرب العالمية الأولى : فقد اتضح أنه يمكن الاحتفاظ بروح اتفاقية  
سنة ١٨٨٨ إن لم يمكن الاحتفاظ بحرفيتها وأن القناة نفسها ، حتى ولو  
أحسن القيام على إحاطتها بوسائل الدفاع ، لم تكن من الحصانة كما  
ظنّ أولا .

وفى نهاية الحرب حلت بريطانيا العظمى محل الإمبراطورية العثمانية  
وأصبحت ضامنة لشروط الاتفاقية ، وحامية للقناة ، ومشرفة على مصالح  
الدول البحرية جميعاً . وكان من المحقق أنها لن تسيء استعمال تلك المزايا .

## الباب الثاني\*

### مصر وقناة السويس

(١)

لا بد لنا أن نفرد فصلا نقدر فيه الجهد والمال اللذين بذلتهما مصر في سبيل القناة . فقد مر بك الباب الأول من هذا الكتاب من غير أن يعنى صاحبه عناية خاصة بما أصاب مصر من أجل قناة السويس . والذي سقناه لك من حديث كان يتصل اتصالا شديدا بالظروف التي حاطت القناة من حيث علاقات الدول بعضها ببعض . أما حديثنا هذا الذي نسوقه الآن فهو تعليق على ما أجهل من حيث العلاقة بين مصر وبين قناة السويس .

وينبغى أن نذكر أن لقناة السويس وجهتين : إحداهما عالمية والأخرى قومية . وقد فصلت الوجهة العالمية بما قدمنا ؛ ولكن لا زالت الوجهة المصرية القومية مهمة لم تفصل بعد . ويدفعنا إلى الحديث عن هذه الوجهة القومية أننا نريد أن نتم هذا البحث على ما نرضى ، ويدفعنا إليه كذلك أننا نشعر بأن هذه الوجهة العالمية قد طغت على وجهتنا القومية ، وأن حقنا في قناة السويس ، وتضحياتنا في سبيلها ربما أناسا إياها ذلك الجانب العالمى .

وليست قناة السويس عندنا إلا قضية ، وتتلخص هذه القضية في أن مصر صاحبة حق واضح ؛ وأنها لقيت في حياتها السياسية ظروفًا سيئة

---

\* هذا الباب بفصوله جميعا من تأليف العرب .



حرمته ذلك الحق ؛ وأنها كانت هدفا لأطماع الدول جميعاً ، وأن بريطانيا احتلتها لأن قناة السويس كانت طريقاً حيوياً للإمبراطورية البريطانية ؛ وأنها لم تقدر من قناة السويس ما أفادته الدول الأخرى ذات الشأن . ينبغي أن تتبع أدوار هذه القضية دوراً فدوراً حتى نهيأ لتسلم قناة السويس في الثامن عشر من نوفمبر سنة ١٩٦٨ وليس ذلك اليوم في حياة الأمم بعيد .



لقد كان محمد علي الكبير يقدر هذا الوزن العالمي لقناة السويس ، لكنه كان يدرك في نفس الوقت ما كانت تضطرب به السياسة الدولية من حيل وأطماع . كان يعلم أن المضائق في تركيا الأوروبية هي التي خلقت جانباً من المسألة الشرقية ، وأن حق الدول في اجتياز الدردنيل والبسفور كان من الأسباب التي جعلت تركيا هدفا للاستغلال الدبلوماسي . لذلك حاول محمد علي أن يتخلص من أولئك الذين زينوا له حفر قناة في برزخ السويس . واستطاع أن يدرك وهو في الثمانين أن قناة في السويس لا بد أن تقطع جزءاً من مصر ، وأن تجرّها إلى المآزق التي كانت تضطرب فيها تركيا من قبل . ثم هو قد استطاع أن يدرك القوى المتقلبة الخادعة التي كانت تحيط به ، وأن يرفض مشروع القناة ، وأن يستفيد من الخصومة القديمة بين إنجلترا وفرنسا . على أننا نعتقد أنه من سوء الطالع أن لم يفكر محمد علي في حفر قناة السويس . ولو أنه فكر في ذلك لاستطاع أن يتخذ لمصر من الضمانات ما يكفل لها حقوقها كاملة غير منقوصة . بل لعله كان يستطيع أن يجعل القناة — مثل إنشاء القناطر الخيرية — عملاً مصرياً خالصاً . فالحق إن مهندسَيْه لبنان بك وموغل بك هما اللذان مهدا لهذا المشروع ، وهما —

بوصفهما موظفين بالحكومة المصرية — قد أعدا كل بحوثه الأولى . ولا شك أنه بما أوتي من قوة التنظيم وبعد النظر ، كان يستطيع أن يحفر قناة السويس بل لعله كان يحفرها إذا كان قد تنبأ بأن شركة أجنبية سوف تأخذ امتياز القناة ، وأن هذه المنحة سوف تنقلب التزاما تقاضى به مصر ، وأن مصر سوف تدفع الجزء الأكبر من تكاليف القناة من غير أن تصيب إلا الجزء الأقل من فوائدها .

لسنا نريد أن نذهب شوطاً بعيداً في عالم الغيب لكن الحق أن محمداً علياً كان حصيفاً ، والحق إنه لو شرع في حفر القناة لجنب مصر كثيراً مما أصابها من خيف وجوز ، ولا استطاع أن يجعل قناة السويس مشروعاً داخلياً ، كما اعتبرها دى لسييس في بعض أطوار المشروع . لكن محمداً علياً كان يعلم أن القوى الأوروبية تتربص بالشرق الدوائر ، وأنها قد حرمتها الاستقلال التام حين كان من ذلك قاب قوسين أو أدنى ، وأنه إذا فتحت قناة السويس فسوف ينتقل مركز المسألة الشرقية من ساحل بحر مرمرة إلى ضفتي الطريق الجديد الذي يصل الشرق بالغرب .

\*\*\*

ثم ما هي هذه القوى الأوروبية التي كانت تتربص بالشرق الدوائر ؟ نريد أن نلقى نظرة عاجلة على كل الذى أسلفنا من حديث عن قناة السويس . وسنرى أن في كل ما طالعناه عنصرين : أولهما : العنصر المادى أو عنصر الاستعمار والتغلب ومد النفوذ ، وثانيهما هو ما يسمونه العنصر الدبلوماسى . ولقد تعلم أن بلاد الغرب من أوروبا كانت قد انتهت في القرن التاسع عشر إلى الإيمان بالمذهب الإمبراطورى ، وأن إنجلترا وفرنسا والنمسا والروسيا ،

ثم ألمانيا وإيطاليا ، كانت كلهما تكافح من أجل الاستعمار والفتح ، وأنها كانت وراء المادة حيث كانت . كان قد تطور المذهب القوي خلال القرن التاسع عشر فأصبح مذهباً إمبراطورياً . وكان هذا المذهب الإمبراطوري ينطوي على النفوذ التجارى أولاً ، وعلى تأليف شركات لها قوة الاستغلال ثانياً ، وعلى الادعاءات السياسية ثالثاً ، ثم على الفتح والغزو والحرب والاستعمار رابعاً ، وكانت مصر من بين بلاد الشرق مركزاً للكفاح بين هذه الإمبراطوريات . كانت إمبراطوريات الغرب تعتمد كل الاعتماد على استغلال الممالك الضعيفة في الشرق . وكانت كل إمبراطورية تتخذ لها منطقة من مناطق النفوذ . وكانت شركات الاستغلال — ولا زالت — تستغل أملاكها في هذه البلاد المستضعفة ، وهذا الاستغلال هو الذي يسير جنباً إلى جنب مع أصول الفتح والاستعمار . فإذا استُغِلت في بلد رؤوس أموال أجنبية كان ذلك نذيراً بأن تقوم ادعاءات سياسية لا أصل لها ، ثم كان نذيراً بأن تنقلب هذه الادعاءات السياسية فتصبح ذرائع للحرب والغزو والاستعمار . وهذا هو الذي حدث في كل البلاد التي استعمرتها دول الغرب الحديثة ؛ وشييه بهذا هو الذي حدث في مصر .

ذلك إذن هو العنصر الأول الذي يجب أن ندركه قبل أن ندرس تاريخ العلاقة بين مصر وبين قناة السويس . وهو العنصر الذي كان يدركه محمد علي كل الإدراك . أما العنصر الثاني فهو العنصر الدبلوماسي : أو قل الحيلة السياسية ، الذي ورثته أوروبا في عصرها الحديث . فنذا أن فصل مكيا في أصول القوة والغدر أصبح من بدائه السياسة أن يكون السياسي ماهراً يصل إلى أغراضه بالطريق المبهم الملتوى . لذلك كان تاريخ العلاقات الدولية

في القرون الثلاثة الماضية سجلاً لأقذر الحيل . وقد نشأت هذه المبادئ الدبلوماسية مع نشأة الممالك الأوربية الحديثة ، ثم ما لبثت أن أصبحت من المبادئ المعترف بها في القانون الدولي . وليس القانون الدولي في أحسن صورته إلا ذرائع فقهية تعالج المكر السياسي في أحيان وتسوغه في أحيان أخرى .

ويبدو أن محمداً علياً كان يعالج بغيرته هذين العنصرين ، وكان يحتاط لهما كل الاحتياط . كان يعلم أن تركيا قد سقطت فريسة لهذه الامبراطوريات المعتدية ، وأن مصر سوف تصبح فريسة لها إن لم تتذرع بالأناة والحيلة . ولذلك رفض محمد علي أن يمنح أى امتياز لحفر قناة السويس ؛ بل فضل أن يحتفظ بالطريق بين القاهرة والإسكندرية علماً منه بأن ثروة الأمم تسير من السويس إلى القاهرة إلى الإسكندرية وبالعكس فتكسب منها مصر ما تكسب . وقد كان محمد علي حصيفاً فيما رأى وفعل .

## ( ٢ )

على أن هذين العنصرين اللذين أسلفنا الحديث عنهما هما اللذان يبرزان لنا من وراء تاريخ القناة . ويمثل دى لسيبس عندنا الطمع المادى والمكر الدبلوماسى في وقتٍ معاً . كان دى لسيبس شجاعاً ، وكان ذا كفاية ممتازة ، وكان صاحب فكرة واسعة المدى ؛ لكنك لا تستطيع بعد أن تدرس تصرفاته جميعاً إلا أن ترى فيه مبشراً لسياسة استعمارية بعيدة . فهو كغيره من المستعمرين لم يكن يريد إلا الاستغلال ؛ وقد دبر أمره في كل مراحل المشروع بما ينم عن روح المتاجرة والمغامرة ؛ ودل في ظروف كثيرة على أنه دبلوماسى ماهر ، وعلى أنه يستطيع أن يلعب

دورين مختلفين في وقت واحد ، ولا يتورع عن أن يتخذ الذرائع التي تكفل له بلوغ مراميه . لقد استطاع أن يفتح الوالى فى أسر قناة السويس فى ١٥ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، وما لبث أن انتزع عقد الامتياز الأول منه فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، واستطاع أن يبدل هذا العقد الأول بالعقد الثانى فى ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، وهنا تلاشت أكثر المزايا التي كانت لمصر ؛ ويبدو أن دى لسييس هو الذى حرم مصر هذه المزايا القليلة . على أنه كان يحاول بعد ذلك أن ينتزع موافقة السلطان فى الاستانة ، فادعى أمام الوزير الإنجليزى هنالك أنه وكيل الوالى ، وأنه إنما كان يتكلم باسم الوالى فقط . ثم هو يرى أن إنجلترا مصرّة على أن تعارض المشروع فيلجأ إلى الامبراطور ناپليون الثالث ليذكّره أنه إنما كان يعمل لمجد فرنسا وحدها . ويعتبر المشروع ذا صبغة دولية ، ثم يرى أنه من مصلحته أن يعتبره مشروعاً مصرياً داخلياً فيبدأ به . وهو يتردد بين أن يعتبره مصرياً ودولياً . وتبلغ به الحيلة بعض أحيان إلى أن يشرع فى وضعه تحت إشراف لجنة دولية . ويشجر بينه وبين الخديوى إسماعيل الخلاف فيبدو منه خلق التعلل والمساومة وانتهاز الفرص ، كما تبدو هذه فى كل تاجر أو مغامر فى السوق . ثم هو يرى فى الصفقة التي باعها الخديوى إسماعيل تآلفاً بين رأس المال الفرنسى ورأس المال الإنجليزى . وأخيراً فهو يتعهد لعرايى على أن تكون القناة على الحياد ، وعلى أن أحداً لن يمسه بسوء ، فإذا بشخصيته تتلاشى أمام السفن الإنجليزية التي اتخذت القناة قاعدة لغزو مصر فى سنة ١٨٨٢ . وهكذا ترى أن تصرفات دى لسييس جميعاً كانت تصرفات رجل يجمع بين الفكرة المادية والفكرة الدبلوماسية . وهو بعد ذلك حسن الحظ ، لأنه



يكن يستطيع أن يحفر القناة إلا بمعاونة مصر . وقد فشل في حفر قناة  
بما لأن العبقرية الفرنسية التي طالما تحدثوا عنها كان يعوزها في بنا المال  
المصرى والجهد المصرى والعمل المصرى .

وهذا المنامى الدبلوماسى هو الذى ساقته الأقدار ليكون « صديقاً »  
للمغفور له سعيد باشا . وقد كان سعيد باشا « مصلحاً مستنيراً محباً  
للأجانب مشجعاً لهم على العمل في مصر . غير أنه — على الرغم من فطنته  
وحسن نيته كانت طبيعة أخلاقه تحول دون مثابرته واستمراره في سبيل  
الإصلاح ، فقد كان سعيد رجلاً سهل الانقياد ، تعوزه قوة العزيمة  
والإرادة »<sup>(١)</sup> . وقد بدا كل ذلك في السهولة التي منح بها دى لسيس  
عقد الامتياز الأول في نوفمبر سنة ١٨٥٤ . وهذه الظروف التي فصلها  
دى لسيس فيما أسلفنا لم تكن ظروفًا تلائم منح امتياز بهذا المشروع  
الضخم . وهذه القوى الخفية التي أشرنا إليها هي التي كان يمثلها  
دى لسيس في هذا الموضع من الصحراء . وهي التي وجدت فريسة سهلة  
في سعيد لأنه منح عقد الامتياز من غير تفكير عميق . فإين هذا مما كان  
يفعله محمد علي ؟ بل أين هذا مما فعله عباس الأول حين اتفق على إنشاء  
السكة الحديدية ؟ وأي عقد للامتياز لا يتطلب بعد نظر وتقليب وجوه الرأي ؟  
فما هكذا تمنح عقود الامتياز !

ولعلنا إذا قارنا هذا العقد بالعقد الذى أبرمته الحكومة المصرية مع  
شركة روبرت ستيفنسن في يولييه سنة ١٨٥١ لإنشاء خط سكة الحديد بين  
القاهرة والإسكندرية لأدركنا أن حكومة عباس الأول كانت على علم تام

---

(١) من « تاريخ مصر السياسى » لمحمد رفعت بك ص ١٤٣ .

بتفاصيل المشروع الذى اتفقت عليه . فقد حددت تعهدات كل واحد من الطرفين ، وحددت التزامات الحكومة تماماً ، ووضحت واجبات روبرت ستيفنسن بالتفصيل . أما فرمان الذى منحه سعيد باشا صديقه دى لسيپس فى نوفمبر سنة ١٨٥٤ فقد كان مبهماً مجملاً ينقصه كثير من التحديد والتفصيل . وهذا الإبهام نفسه ، وهذا السخاء فى المنح ، وهذا الإغفال لحقوق الحكومة المانحة هو الذى جعل العقد كثير المآخذ والمخارج ؛ وهو الذى أقحم مصر فى التزامات كان يعتقد سعيد باشا أنها لم تكن إلا منحة ؛ ولم يكن يعلم أن وراء كل كلمة أطماعاً تتحفز ، وأن وراء كل فقرة تأويلاً كان ينبغى أن يحتاط له .

كان من بين هذه المواد المبهمة كل ما يتصل بالأراضى التى كان منتظراً أن تخترقها قناة السويس وقناة الماء العذب . فقد جاء فى المادة الرابعة « أن تُمنح الشركة الأرض اللازمة التى لا يملكها أشخاص ، مجاناً من غير ثمن » وجاء فى المادة السابعة أنه « فى حالة ما إذا فكرت الشركة فى وصل النيل بقناة . تخترق البرزخ بطريق رأسى ، وفى حالة ما إذا اتبعت القناة البحرية طريقاً غير رأسى ، تتنازل الحكومة المصرية للشركة عن الأرض غير المزروعة التى يملكها الدومين العام ، وترويهما الشركة وتزرعها على حسابها أو بوساطتها » . ثم لقد حُظر على الحكومة المصرية أن تستغل هذه الأرض وفرض على الذين يروون أرضهم من الأهالى أن يدفعوا ثمناً معيناً للمياة . كل ذلك كان من بين ما منحه الوالى فى العقد الأول . وقد كان فى كل ذلك مخارج حاول دى لسيپس فيما بعد أن يؤولها لمصلحته ولمصلحة أصحاب رؤوس الأموال . وحاول أن يصور هذه المنح

في صورة تعهدات تبادلها والوالى . والحق إنه أخذ كل شيء ولم يعط مصر ولا والى إلا القليل .

على أن هذا العقد الأول لم يكن يخلو من المزايا لمصر . ولو أنه كان قد نفذ لحف بعض الغبن الذى وقع عليها . فقد كان من مزاياه الظاهرة أن للحكومة المصرية دائماً أن تعين مدير الشركة ، وأنها تستطيع أن تنشئ تمصينات على حسابها حيث تكون القناة ، وأنها تتقاضى مبلغاً سنوياً مقداره ١٥ ٪ من صافى الأرباح ، وأنها تستولى على القناة ومنشآتها استيلاء تاماً عند انتهاء أجل العقد : ولم يذكر في هذا العقد الأول شيء عن العمال المصريين ولا عن ضرورة قيامهم بأعمال السخرة ولا عن تعهد الحكومة بتوريدهم . ولم تحدد الأرض اللازمة لحفر قناة السويس ولا لحفر قناة الماء العذب .

أما العقد الثانى الذى منحه سعيد باشا مسيو دى لسبس فى ٥ يناير سنة ١٨٥٦ فهو يختلف فى بعض شروطه عن العقد الأول . وهو أقل إبهاماً ، لكن كل جلاء فيه إنما كان على حساب مصر . ويكفى أن تعلم أن دى لسبس هو بنفسه الذى عدل العقد الأول ، فهو قد حاول أن يحذف بعض المزايا التى كانت تتمتع بها مصر وحاول أن يحدد مساحة الأرض التى تتنازل عنها الحكومة فجعلها كيلومترين على ضفتى القناة ، ثم هو قد حاول أن يفحم مصر فى التزامات لم تكن موجودة ، وأن يحرمها امتيازات كان يرجى أن تفيد منها . ثم إن العقد الثانى كان يقضى بإلغاء النصوص الواردة فى العقد الأول مما يخالف أحكام العقد الآخر .

وأول ما أغفله العقد الثانى هو حق الحكومة المصرية فى تعيين مدير الشركة ، وفى بناء حصون فى منطقة قناة السويس ، وفى الاستيلاء عند نهاية

العقد على منشآت قناة السويس استيلاءً تاماً بعد الاتفاق الودى أو التحكيم .  
أما ما حدده العقد الثانى فهو كله منح تحدد الأراضى التى تستطيع الشركة  
أن تستغلها ، والأملك الأخرى التى كان على الحكومة أن تنزع ملكيتها  
لصالح الشركة . ثم كان للشركة دون غيرها أن تستغل هذه الأراضى الشاسعة  
من غير أن تدفع ضرائب لمدى عشر سنين . ولم تكن فى العقد الأول  
إلا إشارة للتسهيلات التى ترى مصر أن تمنحها الشركة ، وإلى المعاونة التى  
سيؤديها لها موظفو الحكومة ، ولكن برزت فى المادة الثانية من العقد  
الثانى فكرة السخرة . فقد وافقت الحكومة المصرية على أن يكون أربعة  
أخماس العمال من المصريين ، وقد أضيف ذيل لهذا العقد الثانى يوثق عرى هذا  
التعهد ويشد من أزره . وجاء هذا الذيل بمقتضى مذكرة فى ٢٠ يوليه سنة  
١٨٥٦ تمهلت الحكومة المصرية فيها بطريقة أوضح أن تقدم المال اللازمين  
عند طلب مهندسى الشركة وطبقاً لحاجة العمل .

كل ذلك كما أسلفنا فتح مجال التأويل واسعاً أمام الشركة . وانقلبت  
هذه المنحة التى منحها سعيد باشا صديقه دى لسيس إلى تعهد مجحف .  
وخلقت بهذه الشروط دولة مستقلة إلى الشمال الشرقى من مصر . فقد  
خولت الشركة من المرافق والمنافع ما لم تستطع شركة أخرى ولا فرد آخر  
أن يستولى عليه ، وقدر على مصر أن تشتري كل مابقى من الأسهم بعد  
التوزيع ، وأن تورد ٢٠٠٠٠ رجل للعمل فى حفر القناة من عمالها  
وفلاحها . وكان عشرون ألفاً آخرون دائماً على استعداد للرجيل إلى القناة  
وعشرون ألفاً آخرون راجعين من العمل فى القناة ، فكانما كانت تستنزف  
جهد ستين ألف رجل من خيرة رجال مصر . كلهم كانوا يعملون فى

ظروف عصبية وجو موبوء . وكان عملهم مضنيا كاد يكون محالا لولا أنهم كانوا عمالا مصريين .

ثم حق امتلاك كيلو مترين على ضفتي القناة ، وامتلاك الأرض التي ترويهما التربة الحلوة ، ونزع ملكية الأراضي التي يملكها الأفراد وتحتاج إليها الشركة ، وحققها وحدها في استغلال هذه الأراضي ، وإعفاؤها من دفع الضرائب والكوس لمدة عشر سنين : كل ذلك كان مما أقصم مصر في التزامات ما كان يجب أن ترتبط بها ؛ بل لم يكن فتح القناة نفسه يستلزمها . وقد أدت كل هذه الالتزامات إلى التورط في عقد أول قرض في مصر . وكانت القروض الأجنبية فاتحة الأزمة التي انتهت باحتلال إنجلترا ، فسميد باشا من هذه الناحية هو الذي بدأ هذه الأزمة ولم يكن ذلك إلا لروح التساهل التي أظهرها نحو صديقه فرديناند دي لسييس .

لقد دفعت مصر الثمن غالبا من أجل قناة السويس ، وكانت تستطيع أن تفيد من مركزها لو أن القائمين بشئونها كانوا أكثر حرصا على حقوقها . على أنه لم يكن الثمن الذي دفعته مالا فقط ولا أرضا فقط ؛ بل لقد دفعت غزيرا من الدموع والعرق والدماء . وهؤلاء العمال المصريون الذين أنشأوا القناة هم الذين أفلحوا حيث فشلت العبقريّة الفرنسيّة في قناة بنما . حقا لقد فشل الفرنسيون في بنما للمرض والوباء والإسراف والرشوة . ولكن كان في قناة السويس المرض والجوع والعري والفاقة . وكان فيها الإسراف والعناء . وقد صمد العامل المصري لكل هذه الآفات فافتتحت القناة على الرغم من الظروف المالية والصحية العصبية . كان مقدرا على العامل المصري أن يتناول أجرا يوميا مقداره خمسة وعشرون سنتيا ، أى مبلغا يقل عن القرش الصاغ . وكان من هذا الأجر اليومى غذاؤه وكساؤه . ولكن



هل كانت تلك الجوع الحاشدة تتقاضى هذه الأجور على تفاهتها ؟ كلا بل كانت هذه الأموال تأخذ سبيلها إلى جيوب المتعدين . أما العامل المصرى فقد كان يعمل مسخراً مستعبداً لا يصيب من هذا الأجر القافه إلا أقل من القليل .

وبعد فسميد باشا ولاشك هو صاحب قناة السويس ، ومصر ولاشك هى التى جعلت هذا المشروع ممكناً . فقد منح سميد عقد الامتياز ، وشجع دى لسيبس فى كل المراحل الأولى . وسميد هو الذى وجد الشركة فى أزمة مالية لأنها لم تستطع أن توزع كل الأسهم فاشتري هو الأسهم الباقية وعددها ٥٨٥٠٦ — ثم المان المصريون هم الذين بدأوا حفر القناة ، وهم الذين قاوموا كل العوامل السيئة التى دُفعوا إليها دفعاً .

### ( ٣ )

كانت هذه هى الحال حينما ولى اسماعيل باشا حكم مصر . كان سميد باشا قد جعل من مصر شبه ولاية فرنسية ، وكان قد ذهب شوطاً بعيداً فى إرضاء الفرنسيين . وكان صديقه دى لسيبس قد أخذ عقد الامتياز مرتين وانتزع مذكرة فى ٢٠ يولييه سنة ١٨٥٦ تبيح السخرة . وقد رأينا كيف كان دى لسيبس حصيفاً ماهراً فى كل هذه الخطوات التى خطاها . فقد بدأ بأن جعل بعض الحقوق لمصر ، ثم أغفل بعض هذه الحقوق ، ثم إنه أباح لنفسه استخدام عشرين ألفاً من عمال مصر . وقد رأينا كذلك أنه كان لشركة القناة أن تملك الماء العذب وأن تستغل رى الأتيطان المملوكة الأفراد على جانبها ، وأن تملك كذلك جميع الأراضى التى ترى أنها فى حاجة إليها لحفر قناة الملاحة وقناة الماء العذب على أن تعفى من دفع أموالها

لمدة عشر سنين ، وقد رأينا أن الحكومة قد أخذت على ماتقها أن تنزع ملكية الأتبان المملوكة للأفراد إذا احتاجت إليها الشركة .

وكان الوالى الجديد من أنصار القناة لكنه كما قال لم يكن يريد « أن تكون مصر للقناة بل أراد أن تكون القناة لمصر » . لقد كان قبل أن يلى الحكم مهتما بشئون الخاصة معتكفاً فى أملاكه الضخمة ، لكنه حينما أقبل على ولاية الحكم هاله ما رأى من الحيف والجور فى عقدى الامتياز وفى المذكرة الملحقة بعقد الامتياز الثانى ؛ ولم يشك لحظة فى أن سعيداً لم يقرأ كلمة فى أى واحد من هذه العقود .

ولم يكن إسماعيل يعترض على القناة نفسها ، بل كان يعترض على الطريقة التى كانت تُنشأ بها القناة . ويحاول القاضى كراييتس فى كتابه « إسماعيل المفترى عليه » أن يصور لنا تفكير إسماعيل واتجاهه نحو موضوع القناة إذ يقول :

« ليس بالعسير أن يتتبع الباحث تفكير إسماعيل . فكأنه قال فى ذات نفسه : إننى أشد حماسة لمشروع ترعة السويس من المسيو دى لىس . ولكنى لا أحب الامتياز الذى منح لإياه . لأن كلمة « صديقى » قد أفسدته . وقد وقع عمى عقدى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ و ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ومذكرة ٦ يوليه سنة ١٨٥٦ من غير أن يطلع عليها ، فلقد كان يعمل وهو مغمض العينين وضى بمصر فى سبيل مصلحة صديقه فردينان دى لىس . ومع أننى مستعد أن أعامل هذا الرجل الفاضل بسخاء ، إلا أننى مضطر إلى التفكير فى مصلحة بلادى قبل كل شىء . فامتياز قناة السويس غير قانونى . وقد جاوز سلفى حدود السلطة التى كانت له . فلما لم يرم جلالة

السلطان هذا الامتياز فهو غير كامل . وسأقاوم هذا الامتياز إلى أن يتم إصلاح ما به من عيب . ومتى تم ذلك سرت بالعمل بكل نشاط » (١) .

فكانما انتهى إسماعيل إلى أن عقد الامتياز الذى ورثه عن عمه سعيد فى ١٨ يناير سنة ١٨٦٣ لم يكن عقداً قانونياً ، لأن فيه شرطاً أساسياً هو أن يصدق عليه السلطان ، ولم يكن السلطان قد صدق عليه بعد ، إذ حالت دون ذلك خصومة إنجلترا . ثم أن موقف إسماعيل كان يتفق وموقف إنجلترا من ناحية ، ويتفق وموقف الباب العالى من الناحية الأخرى . كان يتفق وموقف إنجلترا لأنها كانت تحرص على إحباط المشروع بآية وسيلة ، وقد وجدت نقصاً فى عقد الامتياز توصلت به لدى الباب العالى لإحباط المشروع . وكان يتفق وموقف الباب العالى لأن فؤاد باشا الصدر الأعظم كتب إلى إسماعيل فى ٢ إبريل سنة ١٨٦٣ خطاباً سلطانياً فيه ثلاثة مطالب بشأن القناة ، يحتم عليه تنفيذها ويهدده بالعزل إن أغفلها . وكان أول هذه المطالب أن تكون القناة تجارية محضة ، وثانى هذه المطالب أن تمنع الشركة من الاستيلاء على الأراضى التى على جانبي القناة ، وثالثها أن يبطل استعمال السخرة فى إنشائها .

ولا تحسبن أن إسماعيل كان منقاداً لإنجلترا إلى هذا الحد ، ولا تحسبن أنه تأثر من تهديدات الباب العالى . فالحق أنه لم يقف العمل كما طلب إليه . بل لقد كان إسماعيل صاحب فكرة خاصة عن قناة السويس ، واتفقت فكرته مع سياسة إنجلترا وتركيا . ولكن ما هى الدوافع التى كوَّنت رأى إسماعيل ؟ يمتاز حكم إسماعيل باثنتين : بأنه كان شديد الحرص على

---

(١) « إسماعيل المفتى عليه » ص ٥٠ .

سلطته وبأنه كان يحاول إلغاء الرقيق . فقد كان يحاول أن يجعل استقلاله ملحوظاً حتى عند الباب العالي ، ودفع في سبيل الاحتفاظ بهذه السلطة المال الوفير للسلطان ولأعوان السلطان . ثم أنه حاول أن يضع حداً للرق ويطارد النخاسة في كل مكان . وفي سبيل ذلك أرسل سير صمويل بيكر وغيره من الإنجليز في أواسط إفريقيا لينزوا الرق في أوكاره . وقد رأى أن عقد الامتياز الذي وقعه سعيد باشا كان يمتدى على سلطة الوالى في هذين الموضعين . فقد نشأت بمقتضى هذا العقد دولة مستقلة ذات سلطة واسعة في الشمال الشرقى من مصر ؛ ثم لقد كانت السخرة التى أيدتها مذكرة يوليه سنة ١٨٥٦ نوعاً من أنواع الرق . وقد ثار إسماعيل على هذين الالتزامين كما ثارت قبله تركيا وكما أرادت أن تشور إنجلترا . وقد سار في ذلك وراء ميوله الخاصة ، وصادفت هذه الميول هوى من إنجلترا للخصومة التى قامت بينها وبين فرنسا على فتح الطريق الجديد إلى الشرق .

ينبنى أن ندرس تاريخ إسماعيل جميعه حتى ندرك موقفه من قناة السويس . لقد كان مقبلاً على تأييد سلطته ، وكان يرى أن جزءاً من مصر قد اقتبِطع « ولم يكن ليجهل الخطر السياسى الذى يترتب على السماح لشركة أجنبية بامتلاك منطقة واسعة من الأرض في مصر على ضفاف الترع التى أذن سعيد باشا لدى لسيىس في حفرها ، وتخويلها سلطة مطلقة على تلك المنطقة ، وتعليكها تلك التركة العذبة »<sup>(١)</sup> . ثم لقد ولى إسماعيل الحكم وفى العالم الغربى فكرة عن تحرير العبيد . وكان إبراهيم لنسكن قد أذاع منشورة الخاص بتحرير العبيد قبل تولية إسماعيل بسبعة عشر يوماً . وكانت الحرب

---

(١) عن مكاون في « إسماعيل المقترى عليه » ترجمة فؤاد صروف ص ٥٥ .

الأهلية في أمريكا قد حولت أنظار العالم إلى مسألة الرقيق . فلا بد أن يكون إسماعيل قد تأثر بهذه الحركة العالمية الكبرى فساءه أن يكون في مصر نظام معترف به يشبه نظام الرقيق بينما العالم التمدن يقوم بحملة ضد الرق في كل مكان .

كيف حاول إسماعيل إذاً أن يتخلص من عقد الامتياز الذي حمل في أطوائه كل تلك الالتزامات المجحفة . لقد اعتبره غير قانوني لأن السلطان لم يكن قد صدق عليه بعد . وقد أبدت إنجلترا إسماعيل باشا في موقفه لأنها كانت تود الفشل للمشروع جميعه . على أن إسماعيل لم يقف العمل كما طلبت إليه تركيا لأنه كان يريد أن تحفر قناة السويس ، بل لقد أوفد نوبار باشا إلى الأستانة وباريس ليقوم بدعاية غايتها التخفيف من عقد الامتياز . وحينما ذهب نوبار إلى باريس حاول أن يثبت أن العقد غير قانوني وحاول أن يوضح للشركة مطالب متولاه ، وهي تخلص في إنقاص عدد العمال الذين تقدمهم الحكومة إلى ستة آلاف ، وزيادة أجورهم إلى فرنكين بدلا من ٢٥ سنتيا ، وإلغاء امتيازات ملكية الشركة للأراضي على أن تعهد الحكومة بإتمام التربة العذبة وتعويض الشركة قيمة النفقات في القسم الذي كانت قد أنشأته فعلا . وكانت الشركة قد رفضت كل هذه المطالب فنشأت بينها وبين نوبار معركة صحافية عنيفة أدت إلى أن رفع مجلس الإدارة على نوبار دعوى اتهامه فيها بالتشهير بهم . ونظرت الدعوى أمام محكمة السين الفرعية ، وصدر الحكم في ٢٨ فبراير سنة ١٨٦٤ وهو يقضى بأن نوبار قد أساء فعلا إلى سمعة الشركة حين أذاع أن عقد الامتياز غير قانوني ، وأنه لم يكن لدى لسيس



أن يعلن عن القضية في الصحف قبل إقامة الدعوى . ثم أوعزت المحكمة إلى الطرفين بالمصالحة .

واتفق الطرفان على التحكيم ، وحُكِمَ نابليون الثالث ، وكان الالتجاء إلى عاهل فرنسا خطأ أى خطأ . فقد كان نابليون الثالث ينظر إلى مصر كأنها منطقة نفوذ فرنسية ، وكان يعطف على رأس المال الفرنسي كل العطف ، وكان يرى في فتح قناة السويس تأييداً للنفوذ الفرنسي في وادي النيل وفي العالم أجمع . على أنه من وجه آخر ارتطم بالأسانيد الواهية التي قدمتها الشركة لذلك اتخذ خطة وسطى بين مطالب الخديوى ومطالب الشركة ويلخص حكمه فيما يلي :

١ — أن يعتبر اتفاق ٢٠ يولييه سنة ١٨٥٦ بشأن استخدام العمال المصريين بمنزلة عقد يحتوى على التزامات متبادلة يجب على كل من الخديوى والشركة القيام بها .

٢ — أن تنازل الشركة عن مطالبة الحكومة بتقديم هؤلاء العمال على أن تدفع الحكومة تعويضا للشركة مقداره ٣٨٠٠٠٠٠٠٠ فرنك ( أى ١٥٢٠٠٠٠٠ جنيه ) .

٣ — أن تنازل الشركة عن كل حق في ترعة المياه العذبة وتلتزم الحكومة بإتمامها وتحفظ الشركة بحق الانتفاع بها . وتدفع الحكومة تعويضا مقابل هذا التنازل مقداره ١٦٠٠٠٠٠٠ فرنك ( أى ٦٤٠٠٠٠٠ جنيه ) .

٤ — وأن تحدد الأراضي المملوكة للشركة واللازمة للمشروع بمقدار ٢٣٠٠٠ هكتار تقريبا منها ١٠٢٦٤ على جانبي قناة السويس نفسها

وملحقاتها و ٩٦٠٠ ر للترعة العذبة وثلاثة آلاف هكتار لمباني الشركة  
(الهكتار = ١٠٠٠٠ متر مربع) .

٥ — أن تعاد الأراضي الأخرى التي اتضح عدم لزومها للمشروع  
ومساحتها ٦٠.٠٠٠ هكتار إلى الحكومة مقابل تعويض مقداره  
٣٠.٠٠٠.٠٠٠ فرنك (أى ١٢٠.٠٠٠ جنيه)

أى أنه قد خرجت مصر من هذا التحكيم غارمة لأنها التزمت بأن تدفع  
٨٤.٠٠٠.٠٠٠ فرنك أو ما يساوى ٣٣٦.٠٠٠.٠٠٠ جنيه<sup>(١)</sup> .

والذى يتأمل هذا الحكم يرى إلى أى حد كان جائراً . ولعله لم يكن  
يُنتظر من رجل مثل نابليون الثالث أن يفعل غير ذلك . فهذه الأراضي التي  
منحها سعيد وهو مغمض العينين كلفت استعادتها كل هذه الملايين من  
الفرنكات . والحكم بعد ذلك يستند على مغالطة ظاهرة هي أن هذه المنحة  
التي منحها سعيد باشا صديقه فردينان دى لسييس أصبحت في نفسها قيداً  
والتزاماً . والواقع إنه لم يكن في العقد الأصلي ما يشعر بأن هناك التزاماً  
متبادلاً بين الطرفين . ثم إن نابليون قد عد الاتفاق نفسه صحيحاً مع أنه لم  
يكن قد أبرم بعد . ثم إنه حكم على الحكومة بأن تدفع ١٦ مليون فرنك  
على جزء القناة العذبة الذى كانت الشركة قد أنشأته مع أنها كلفت هذا  
الجزء ٧٥٠٠.٠٠٠ فرنك فقط . واستردت الحكومة ٦٠.٠٠٠ هكتار  
من الأرض لمكنها دفعت ٢٠ جنيهاً ثمناً لكل هكتار كانت قد منحتة .  
ومعنى ذلك أن مصر قد دفعت ثلاثة ملايين وثلث مليون جنيه لتخفف من

---

(١) انظر « عصر إسماعيل الجزء الاول » تأليف عبد الرحمن الرافعي بك

عقد الامتياز . وهكذا تظهر لنا ناحية من نواحي دى لسي . فهذا الذى اعتبر حفر القناة مشروعا داخليا ليبدأ به هو الذى حاول أن يقطع من مصر كل هذه المزايا . ولم يكن موقفه من مصر إلا كموقف اليهودى شيلوك حين حاول أن يقطع رطلا من اللحم من جسم غريمه أنطونيوفيا صوره لنا شيكسبير !

كان رأس مال الشركة ثمانية ملايين جنيه وقد دفعت مصر بمقتضى هذا التحكيم ٣٠٠٠٠٠٠ ر ٣٦٠٠٠ جنيه ، فكانت قد ساهمت بما يقل قليلا عن نصف رأس المال . وهذه تحفة من تحف القضاء كما قال بعض المؤرخين وعلى الرغم من فداحة هذه التعويضات التى أكرهت عليها مصر فإن إسماعيل أنقذ كثيراً مما كان سيؤول إلى الشركة . فقد دافع عن سيادة مصر ، وأنقذ قناة الماء العذب من بين مخالب الشركة ، وهى قناة تروى اليوم ٣٠٠ ر ١١٠ فدان من أجود الأرض . ثم هى تسقى الناس فى بورسعيد والسويس والإسماعيلية . وكذلك استنقذ ستين ألف هكتار من الأراضى المصرية ، وكان لهذا العمل قيمة معنوية خاصة على الرغم من فداحة الخسائر التى منيت بها مصر نتيجة لهذا التحكيم المشؤم .

\*\*\*

ولم تقف خسائر مصر فى القناة عند هذا الحد ؛ فإن قصة قناة السويس ظلت مأساة يكتنفها الحزن والأسنى فى كل فصل من فصولها . فقد عقد إسماعيل والشركة اتفاقين : أحدهما فى ٣٠ يناير سنة ١٨٦٦ ، والآخر فى ٢٣ إبريل سنة ١٨٦٩ . واشترت الحكومة من الشركة بمقتضى الاتفاق الأول تفتيش الوادى بعشرة ملايين فرنك ( أى ٤٠٠٠٠٠ ر جنيه ) ودفعت

لها تعويضا بمقتضى الاتفاق الثانى مقدار ثلاثون مليون فرنك (أى ١٢٠.٠٠٠ ر. جنيه) ، وذلك لأن الحكومة أرادت أن تبطل حق الشركة فى إعفاء مستورداتها من الرسوم الجمركية ، واشترت منها بعض المنشآت .

ثم أتى اليوم السابع عشر من نوفمبر سنة ١٨٦٩ . فمن ذا الذى تراه قد أقام الزينة ، وبنى دارا للتمثيل ، وأضاف فى مصر ملوك الأرض وأمرأءها ؟ إنه إسماعيل . وقد كلف حفلات الافتتاح ٤٠٠.٠٠٠ ر. جنيه .

وقد أثبت البحث الحديث أن إسماعيل كان يرمى إلى هدف سام فى حفلات الافتتاح . فلم يكن غرضه من إقامة هذه الزينات إلا إعلان استقلال مصر استقلالاً تاماً . كان قد قضى بضع سنين قبل ذلك وهو يحاول انتزاع استقلاله بمصر من الباب العالى ، فقدر أنه يستطيع أن يعلن هذا الاستقلال فى حفلات الافتتاح . وكان نابليون الثالث أيضاً محور السياسة الأوربية ، لذلك فكر إسماعيل فى دعوته إلى هذه الحفلات حتى يكون إعلان استقلال مصر أمام عاهل فرنسا وممثلين لملوك أوروبا .

وحاول إسماعيل أن يتصل بنابليون ليدعوه إلى حفلة الافتتاح وأرسل رسولا اسمه شاهين باشا ليتصل بالإمبراطور . ولكن الباب العالى كان قد أحس. نوايا إسماعيل فاتصل بنابليون الثالث من الناحية الأخرى . وقدر نابليون حرج مركزه فلم يقابل شاهين باشا رسول إسماعيل وقابلته الإمبراطورة يوجينى وقبلت الدعوة نيابة عن زوجها . ورأى إسماعيل أن الظروف لم تنهياً لإعلان استقلال مصر كما كان يبنى .

واليك بياناً مفصلاً بالجنيهاً عما صرفته مصر منذ اتصلت بمشروع  
قناة السويس :

جنيهاً مصرية

٣٠٠٠٠٠٠٠ ر ٤٢٦ قيمة أسهم مصر في القناة .  
٣٠٠٠٠٠٠٠ ر ٣٦٠ قيمة التعويضات التي حكم بها ناپليون الثالث .  
٤٠٠٠٠٠٠ ثمن أراضي تفتيش الوادي بمقتضى اتفاق ٣٠ يناير  
سنة ١٨٦٦ .

٣٠٠٠٠٠٠٠ ر ٢٠٠ تعويض للشركة بمقتضى اتفاق ٢٣ أبريل سنة ١٨٦٩ .  
٣٠٠٠٠٠٠٠ ر ٢٠٠ نفقات القناة المذبة .  
٣٠٠٠٠٠٠٠ ر ٤٠٠ نفقات حفلات الافتتاح .  
٣٠٠٠٠٠٠٠ ر ٨١٤ فوائد وسمرة ونفقات التحكيم .  
٣٠٠٠٠٠٠٠ ر ١٦٨ مجموع ما أنفقته مصر في المشروع (١) .

وقد دفعت مصر هذه الملايين واحتملت ما احتملت في سبيل القناة .  
لكن المأساة لم تكتمل . وهذه المأساة سوف تبلغ عقدها حينما تباع  
مصر أسهمها في قناة السويس في سنة ١٨٧٥ ، ثم حين تباع حقها في  
الأرباح في سنة ١٨٨٠ .

\*\*\*

لقد أسلفنا عليك في الباب الأول من هذا الكتاب ، وصفاً للظروف  
التي دفعت بإسماعيل إلى بيع حصة مصر من أسهم القناة . والحق لم يكن

---

(١) عن « عصر اسماعيل — الجزء الأول » تأليف عبد الرحمن الرافعي بك



هذا العمل إلا نتيجة لأزمة مالية أخذت بأكظام مصر . فقد كان إسماعيل مدينا في سنة ١٨٧٥ بمبلغ يقرب من ٦٨٠٠٠٠٠٠ ر. ٦٨٠٠٠٠٠ جنيه ؛ لكن السوق المالية كانت قد بدأت تززع ، وكانت الثقة المالية بدأت تتضعف . ونزلت السندات المصرية ، ونزلت أيضا السندات التركية وتوقعت إنجلترا أن تنهار تركيا ومصر ، وبدأت تدبر الأمر في مصر لسياسة مالية جديدة . فكانت الصفقة التي استطاع دزرائيلي أن يغتنمها .

وليس يهمننا من كل ذلك إلا النتائج التي ترتبت على شراء إنجلترا هذه الأسهم . فقد استطاعت أن تتخذ بعد ذلك سياسة مالية خاصة ، واعتبرت أن مصر من بين مناطق النفوذ التي يجب أن تحرص عليها . وقد جر ذلك إلى التدخل المالي ثم السياسي والعسكري . ولا تحسب أن الإنجليز في سنة ١٨٧٥ لم يكونوا يشعرون بهذا الموقف الجديد فقد جاء في جريدة التيمز في ٢٦ نوفمبر سنة ١٨٧٥ ما يلي :

« إن الجمهور في هذا البلد وغيره سينظر إلى هذا العمل الخطير الذي قامت به الحكومة الإنجليزية من نواحيه السياسية لا التجارية . سيعده مظهرة وشيئا أكثر من مظهرة ، سيعده إعلانا لنياتنا وشروطا في العمل على تحقيقها . إن من المستحيل أن نفكر في شراء أسهم قناة السويس منفصلا عن علاقة إنجلترا المستقبلية بمصر ، أو أن نفكر في مصير مصر منفصلا عما يحوم حول الدولة العثمانية من المخاوف . . . . فلو أدت القلاقل أو الاعتداء الخارجي أو فساد الإدارة الداخلي إلى انهيار الدولة العثمانية ماليا أو سياسيا ، فقد نضطر إلى أن نحتاط للمحافظة على سلامة ذلك الجزء من أملاك السلطان الذي تربطنا به علاقة قوية » (١) .

(١) عن « تاريخ المسألة المصرية » تأليف روستين ص ١٠ .

هذا من جانب سياسة إنجلترا ؛ أما من جانب السياسة المصرية ، فإن بيع حصة مصر في أسهم قناة السويس كان مقدمة للتدخل الفعلي في مالية مصر . ولم تمضِ ثلاثة أيام على بيع الأسهم حتى أُجيب طلب الخديوى إلى الجنرال ستانتن قنصل إنجلترا المأم بالقاهرة ، أن تعين إنجلترا موظفين إنجليزين يستعين بهما في إدارة شئونه المالية . وردت الحكومة الإنجليزية على ذلك في ٢٧ نوفمبر سنة ١٨٧٥ بأن ألفت بعثة من خمسة من كبار موظفي الحكومة تحت رئاسة مستر كيف رئيس الصيارفة . وكان مما عهد إلى هذه البعثة أن تفاوض الخديوى وحكومته في إدارة مصر ومركزها المالي ، وأن تقف على حقيقة الاضطراب المالي وتسدى النصيحة إلى الخديوى . فهناك إذا ارتباط شديد بين شراء أسهم قناة السويس وبين إرسال بعثة كيف . بل هناك فرصة سياسية اغتنمتها إنجلترا ، لأنها كانت تشعر أن مصر قد أوشكت أن تنهار وأنه لا بد لها أن تتدخل في شئونها تدخلا فعليا حتى تكسب بذلك مركزا سياسيا . أما فرنسا فكانت قد ضعف نفوذها منذ حطمتها ألمانيا في سنة ١٨٧٠ .

ذلك عندنا إذا هو معنى بيع هذه الأسهم . ولكن ينبغي أن نعالج الموضوع مرة أخرى كما عالجنا إسماعيل . فقد بلغت الأزمة أشدها في نوفمبر سنة ١٨٧٥ فوجد أن بين يديه موردين من موارد المال يستطيع أن يستفيد من أحدهما أو كليهما . أما المورد الأول فقد كان أسهم القناة التي بلغت ١٧٦٦٠٢<sup>(١)</sup> وأما المورد الثانى فهو ١٥٪ من صافي الأرباح التي تستحقها مصر سنويا من قناة السويس .

---

(١) كان قد بيع ١٠٤٠ سهما من قبل .

وقد رأى إسماعيل أن سعر السهم الواحد في سنة ١٨٧٤ لم يتجاوز ٤٢٢ر١٩ فرنك . وحينما خطر له أن يبيع الأسهم وعرض عليه سعر يبلغ ٥٦٢ فرنك حسب أنها صفقة رابحة . وكذلك باع إسماعيل حصة مصر بمبلغ يقل قليلا عن أربعة مليون جنيه وهو سعر مقبول إذا نظرنا إلى السنة التي بيع فيها وإلى الأسعار التي رجع إليها إسماعيل قبل أن يبيع . زد على ذلك أنه بمقتضى حكم نابليون الثالث كان إسماعيل محروماً من أرباح أسهمه حتى سنة ١٨٩٦ ولم يكن له أن يمثل في مجلس الإدارة .



ومهما تكن الدوافع التي أدت إلى بيع هذه الأسهم فإن مصر قد خسرتها وكانت خسارتها فادحة . ويكفى أن تعلم أن ثمنها يترواح اليوم بين ٧٠ و ٧٥ مليون جنيه ، هذا عدا ما عادت به من الأرباح التي تقدر بنحو ٥٠ مليوناً من الجنيهات . على أن المصائب التي حاقت بمصر لم تكن تقف عند هذا الحد بل لقد جاوزت ذلك إلى آخر حد ممكن . ذلك بأن مصر كانت قد خسرت كل شيء إلا نصيبها السنوي في أرباح القناة . وكانت قناة السويس قد بدأت تدرّ ربحاً متصلاً بعد سنة ١٨٧٥ بل لقد بلغ سعر السهم الواحد في سنة ١٨٨٠ - ١٠٧٥ر٨٨ فرنك . وكان المسيطرون على شؤون مصر في سنة ١٨٨٠ وما بعدها ممثلين لإنجلترا وفرنسا ، وكانت المراقبة الثنائية تقوم على المالية المصرية حفظاً لحقوق أصحاب رؤوس الأموال الأجنبية ، وفي ظل هذه المراقبة الثنائية بيعت هذه الحصة من الأرباح . وقد كان نصيب مصر من هذه الأرباح ضخماً لكنها باعتها بمبلغ ٢٢ مليون فرنك ( أي ٨٨٠ر٠٠٠ جنية ) في مارس سنة ١٨٨٠ وصافي الأرباح التي

كانت تؤول لمصر سنوياً ، لو أنها لم تبع نصيبها هو الآن مبلغ يقرب من  
المليون من الجنيهات .

يحاول القاضي كراييتس في كتابه « إسماعيل المقتري عليه » أن يوازن  
بين بيع الأسهم الذي قام به إسماعيل باشا وبين بيع نصيب مصر في الأرباح  
الذي قامت به مصر تحت إشراف اللجنة المعروفة بلجنة المراقبة : وهو  
يخلص من هذه الموازنة بأن بيع حصة الأرباح جاءت في وقت لم تكن مصر  
فيه في أزمة مالية ، وبأن المسئولين عن ذلك إنما أرادوا أن يرضوا رأس  
المال الفرنسي حينما رأت فرنسا أن إنجلترا قد حصلت على صفقة رابحة  
بشراؤها الأسهم الخاصة بمصر . وقد يكون كراييتس على حق فيما رأى من  
هذه الموازنة . على أن الذي يعنيننا من كل ذلك أن نعلم أن مصر قد خسرت  
في القناة كل شيء ، وأنه لم يأت عليها مارس سنة ١٨٨٠ حتى كانت قد  
خسرت آخر ما كان لها في شركة القناة ، ووقفت بعد ذلك موقف من  
لا شأن له ، ولم تستعد شيئاً من هذه الأرباح إلا بالاتفاق الذي انعقد بينها  
وبين شركة القناة في سنة ١٩٣٨ .



تلك إذن لمحة في تاريخ العلاقات الأولى بين مصر وقناة السويس ، إنها  
قصة محزنة حقاً ، يملؤها الزور والظلم والجشع ، لكنها قصة جديدة بالذکر  
لأنها تمثل لنا جانباً من تاريخنا الحديث ولأنها لا بد أن ترشدنا إلى ما نفعله  
في تاريخنا المقبل .

# الباب الثالث

## تاريخ قناة السويس

من سنة ١٩١٨ إلى سنة ١٩٣٨

(١)

لم تكن مصر مستقلة في العهد الأول من تاريخ قناة السويس ، فقد كانت تابعة لتركيا ولوأن هذه التبعية كانت اسمية منذ سنة ١٨٨٢ أى حينما احتلتها بريطانيا العظمى . ووضعت مصر تحت الحماية البريطانية من سنة ١٩١٤ إلى سنة ١٩٢٢ . وألغيت هذه الحماية بالاسم في سنة ١٩٢٢ لكنها ظلت بالفعل حتى سنة ١٩٣٦ ، ولم تنل مصر حكومة ذاتية تامة غير مقيدة إلا تدريجياً بفضل ما تمسكت به الأمة المصرية من إرادة وثيقة وعزم صادق .

كان حق تقرير المصير هو الشعار الذى تمسكت به الشعوب جميعاً في سنة ١٩١٩ وقد قر قرار الوطنيين المصريين على أن يسمعوا صوتهم في مؤتمرات الصلح ، ثم أنهم نظموا صفوفهم واختاروا من بينهم « الوفد » وقد استطاع الوفد تحت زعامة زغول باشا أن يدرك سريعاً من القوة والنفوذ ما طغى به على كل الأحزاب الأخرى . وقام اضطراب لا ينقطع ، وحدثت حوادث خطيرة اختل لها الأمن ، وأكهرت بريطانيا على أن



تتنازل ولو عن قليل مما كانت تدعيه ؛ فألفت الحماية ولكنها احتفظت لنفسها ببعض تحفظات ذات قيمة خاصة .

وقد أعلن إلغاء الحماية البريطانية في تصريح فبراير سنة ١٩٢٢ ، وأعلنت مصر دولة مستقلة ذات سيادة في القاهرة في الخامس عشر من مارس سنة ١٩٢٢ . واتخذ السلطان أحمد فؤاد لقب « فؤاد الأول ملك مصر » في نفس هذا اليوم . ثم تسلم الوفديون الحكم ، وأصبح سعد زغلول رئيس الوزراء . على أن الوفديين لم يكونوا راضين عن هذا التصريح ، ولم يقبلوه رسمياً ؛ لأن إنجلترا كانت قد احتفظت فيه كما قلنا بمسائل علق الفصل فيها حتى يتم اتفاق ودي بشأنها بين الحكومتين البريطانية والمصرية . ومن بين هذه التحفظات التي أثبتتها إنجلترا في هذا التصريح : ضمان مواصلات الإمبراطورية البريطانية في مصر ، والدفاع عن مصر ضد أى اعتداء أو تدخل أجنبي سواء أكان مباشراً أم غير مباشر ، وظلت القوات البريطانية في مصر وظل المندوب السامي البريطاني يتمتع بمركز الاستشارة .

وتوالى الحكومات البريطانية من عمال ومحافظين لكنها ظلت جميعاً متمسكة بهذه التحفظات على الرغم من تردد لفظتى « الاتفاق الودى » . في أحداث الساسة من الإنجليز . وكأنما حسبت الحكومات البريطانية أن هذا الاتفاق ينبغي أن يكون على حساب مصر وحدها .

وحينما ولى حزب العمال الحكم في سنة ١٩٢٤ أمّل الوفديون في تعديل وجهة النظر البريطانية ، لكن آمالهم تلك ذهبت عبثاً ، فلم تكن حكومة العمال أكثر استجابة لمطالبهم . وتفاوض سعد زغلول ورامزى ماكدونالد في خريف تلك السنة ، وقدم سعد زغلول خمسة مطالب أراد

أن تكون قاعدة لأي اتفاق . وهذه المطالب الخمسة هي : (١) سحب الجيوش البريطانية من مصر (٢) وسحب المستشارين المالي والقضائي (٣) ووضع حد لتدخل الحكومة البريطانية في المسائل المصرية وبخاصة ما يتعلق منها بالعلاقات الخارجية (٤) وإعلان بريطانيا العظمى أن ليس لها الحق في حماية الأجانب ولا الأقليات في مصر (٥) وإعلان بريطانيا العظمى أن ليس لها الحق في حماية قناة السويس .

واقترح الوفد المصري أن توضع قناة السويس تحت حماية عصبة الأمم بعد أن تنسحب الجيوش البريطانية . وقد أوضح مستر ماكدونالد الأسبيل إلى قبول هذا الاقتراح حيث قال :

« لقد أثرت مسألة القناة أول ما أثرت لأن سلامتها ذات أهمية حيوية لنا سواء أ كنا في الحرب أم في السلم . فلا تزال سلامة مواصلات الإمبراطورية البريطانية في مصر شأنًا من الشئون التي نهتم بها اليوم كما كنا نهتم بها في سنة ١٩٢٢ ، ولا تزال نصر على أن تظل قناة السويس مفتوحة تمر بها السفن البريطانية في الحرب وفي السلم على سواء ؛ فذلك هو الأساس الذي تقوم عليه خطط الدفاع عن الإمبراطورية البريطانية ؛ وما من حكومة بريطانية ... تستطيع أن تتخلى عن مصلحتها في حراسة مثل هذه الحلقة من مواصلات الإمبراطورية حتى إذا كان ذلك لمصلحة إحدى حليفاتها . فسلامة قناة السويس يجب أن تكون نقطة بارزة في أي اتفاق تصل إليه الحكومتان ؛ ولست أرى أن الاتفاق على ذلك مستحيل ، إذا توافرت النية الحسنة من الجانبين » .

كان لحزب العمال وهو خارج الحكم أن يتحدث ما شاء عن دولية

قناة السويس وعن وضعها تحت إشراف عصبة الأمم ، فلم يكن لذلك أثر ما دام خارج الحكم ؛ ولكن لم يكن في الإمكان أن ينتقل هذا الكلام من حيز الفكر إلى حيز العمل . فالملاقات الدولية متغيرة متقلبة بحيث لا يمكن إحداث تغيير خطير مثل هذا يتصل اتصالاً وثيقاً بمصالح بريطانيا الحيوية . وقد أعلن آرثر هندرسون عن رأى بريطانيا في دولية القناة حين قال « إن اتفاقية سنة ١٨٨٨ تحدد الملاحة الحرة في قناة السويس ، ولا ترى حكومة جلالة الملك أن هناك سبباً يدعو إلى تعديل هذا الوضع » .

وطالت المفاوضات بين مصر وإنجلترا وظلت تتصل وتقطع بضعة سنين ؛ لكنها كانت تفشل دائماً لأن الطرفين لم يصلا إلى حل مرضى لكل النقط . كانت مشروعات المعاهدات تُقترح ثم تُرفض ، وكانت من بين النقط التي تثير الخلاف دائماً مسألة بقاء فرق من الجيش البريطانى في مصر . فقد كان الوفديون يرون في هذه الفرق جيشاً من جيوش الاحتلال ، ولم يروا فيهم مدافعين عن مصر أمام القوات التي قد تعتدى عليها .

كيف كان يمكن أن يرضى المصريون عن مثل هذا الاحتلال العسكرى ؟ كانت هذه هي المشكلة . وإذا كان المقصود هو أن تُحصى القناة فهل كان ينبغي أن يتخذ الجيش البريطانى قواعد له في القاهرة ؟ ولم لا يمكن أن تنتقل هذه القوات إلى منطقة القناة ، بل إلى شاطئها الشرقى ما دام الأمر دافعاً عن القناة نفسها ؟

وقد اقتربت الحكومتان من حل في مؤتمر لندن سنة ١٩٣٠ وقرراهما على أن يقيم الجيش البريطانى في غرب القناة إلى جوار الإسماعيلية بالتعاون مع قوات الجيش الأخرى للدفاع عن القناة . ولكن فشلت ( ٧ — قناة السويس )

المفاوضات هذه المرة أيضا لمسألة السودان ، ولم تُسوّ الاختلافات بين الحكومتين إلا في سنة ١٩٣٦ حينما أكرهتهما مطامع إيطاليا الظاهرة على أن يبرما المعاهدة المصرية الإنجليزية .

وحل التحالف محل الحماية وأصبحت بريطانيا حليفة مصر لا الموكلة بحمايتها . واتفق الطرفان على أن تظل فرق من الجيش البريطاني في القاهرة ريثما تبنى لها ثكنات ملائمة في منطقة القناة ، وحتى تمهد الطرق لتسهيل النقل . وقد كانت مصر غرضاً من أغراض الحرب ودافعت عنها قوات الحليفة ؛ وكان لوجود هذه القوات أثر كبير في تهدئة سكانها المدنيين حينما قامت إيطاليا باحتلال ألبانيا ، وقد عززت هذه القوات بفرق انضمت إليها من الهند .

ولقد حدث تغير أصيل في وجهة النظر التي تتخذها مصر نحو بريطانيا فالعلاقات بينهما قد أصبحت اليوم ودية للغاية ؛ ومصالحهما تتفق اتفاقاً تاماً . وإذا أنت زرت ثكنات الجيش المصري في هليو پوليس وجدت أن الجيش المصري قد نما في السنين الأخيرة نمواً مطرداً ، وأن قوة الطيران المصري قد أصبحت أداة حربية بلغت حداً كبيراً من الكفاية ؛ وسيأتي الزمن الذي تكتمل فيه قوة مصر نفسها فتقوم وحدها بالدفاع عن أرضها ، وبالدفاع عن القناة . ولم يعد المصريون اليوم يتحدثون عن دولية قناة السويس لأن مصر أصبحت أمة مستقلة ذات سيادة حقيقية ؛ وللمصريين كبرياء قومي وثقة بعث بهما في قلوبهم مركزهم الجديد ، فلم يعودوا يذكرون وضع قناة السويس تحت إشراف عصبة من الأمم ؛ بل على الضد من ذلك تشعر مصر بأن قناة السويس هي أثمن جوهرة في تاجها ، وأنه ينبغي أن تقوم هي على حراستها

لصالح جميع الأمم ، وأن قناة السويس ما هي إلا ودیعة مقدسة يجب ألا يفرض عليها نفوذ أو إشراف من الخارج . فهو لاء الذين يدعون إلى دولية قناة السويس من سكان البلاد الأخرى لا يقدرّون هذا الشعور القومي حق قدره . لقد أصبح مركز مصر الآن يختلف كل الاختلاف عن مركزها في سنة ١٨٧٠ وسنة ١٨٨٠ . كانت مصر في ذلك الحين دولة تابعة لا قوة لها . وكانت فريسة للمنافسات التجارية التي نشبت بين الدول الأوروبية . وكان لأية مملكة من الممالك الأوروبية القوية أن تتدخل في الأمر فتغلق القناة في وجه الآخرين . أما الإمبراطورية العثمانية — وهي التي كان يجب أن تمنع مثل ذلك العمل — فقد كانت ضعيفة قليلة الحول . وعلى ذلك فلم يكن أمام الدول إلا ضمان معنوی واحد تضمن به عدم التفرقة بين فريق من الأمم وأى فريق آخر . وكان هذا الضمان المعنوی يقوم على مبادئ الحق والعدل والأمانة في المعاملة التي اتبعتها شركة القناة منذ المبدأ . وعلى الرغم من كل ذلك فقد حققت بعض الدول التجارية على شركة القناة ، وإيطاليا مثلا لا ترى أن تكون هناك شركة خاصة لها الحق في أخذ الضرائب ، وفرض تعريف على البضائع المارة بالقناة . ونسيت هذه الدول أن الشركة في فترات من تاريخها كانت تحقق بها وبمساهمها أخطار كادت تقضى عليها . وحيثما فُتحت القناة ، وأقبل عليها الرخاء ظنت هذه الدول أنه لم يكن هناك ما يحول دون التخلص من الشركة وإحلال لجنة دولية محلها : لجنة دولية يرقب أعضاؤها بعضهم بعضا كما يرقبون القناة .

لقد مرت فترة كان دى لسيّس نفسه يشعر بأنه ربما أضطر إلى جعل القناة دولية إذا لم يستطع أن يؤمّن مشروع القناة بأية وسيلة أخرى ،



لكن الباب العالى رفض هذا الاقتراح رفضاً باتاً لأنه أبى أن يقيم إدارة دولية على جزء من أرض الإمبراطورية العثمانية . وقد حلت المشكلة بعد ذلك بأن أبرمت اتفاقية سنة ١٨٨٨ وفيها ضمان أكيد قدمته الدول ذات الشأن دليلاً على حسن نواياها . وقد تركت هذه الاتفاقية إدارة القناة بين يدى الشركة من غير أن تزعمها أو تحدد تصرفاتها فيما عدا اتفاق القسطنطينية الذى حدد حساب حمولة السفن . وقد حاولت الشركة من جانبها أن تزيل كل ما من شأنه أن يبعث على الشكوى ، فخفضت الأجور وتخفيضاً مطرداً مع زيادة أرباحها . وقد كان ذلك فى بعض الحالات ضد مصلحة المساهمين أنفسهم .

وهناك وجه آخر من وجوه المسألة كان له أبلغ الأثر فى رأى العام المصرى . لم يكن المصريون يشعرون فى العهد الأول من تاريخ القناة أنها ملكهم على الرغم من أنهم اشتركوا فيها مالا وعملاً . فلم تكن الأسهم التى بيعت — وهى نصف عدد الأسهم تقريباً — ملكاً للأمة المصرية ؛ بل لقد كانت ملكاً خاصاً للخديوى ؛ ولم يكن للحكومة المصرية بهذا الوضع صوت فى إدارة الشركة . لقد كان المساهمون جميعاً أفراداً ينتخبون أعضاء مجلس الإدارة ؛ وحينما باع الخديوى أسهمه وفوائدها للحكومة البريطانية فقدت مصر كل علاقة مباشرة أو غير مباشرة بينها وبين قناة السويس إلا فيما يتصل برجعها إلى مصر عند انتهاء عقد الامتياز . كان ذلك مما يحز فى نفوس المصريين ؛ لأنهم وجدوا أن مصر لم تفد شيئاً من مشروع عظيم مثل هذا قام على أرض مصرية . كان هذا فى الواقع مبالغاً كما سنرى فيما بعد ؛ لكن فيه كثيراً من الحق فآثر فيهم كل التأثير . وصارت الحكومة البريطانية بشرائها نصيب الخديوى هى الحكومة الوحيدة المثلة

في مجلس الإدارة . وزاد ذلك من شعور المصريين بالخسارة ، فقد أحسوا أن بريطانيا قد شغلت من الشركة مكانا ممتازا كانوا هم أوّلى به . وفي سنة ١٩٣٧ استدركت الشركة هذا الشذوذ بنفسها ؛ ومن ذلك الحين لم تجد الحكومة المصرية ملجأ آخر تلجأ إليه لحماية قناة السويس .

قامت إحدى الدول — وهي إيطاليا — في سنة ١٩٣٦ وما بعدها تطالب بدولية القناة . ولا شك أن طلبها كان طريفا وخطابا في وقتٍ معا . فقد رأت أن يؤلف مجلس إدارة الشركة من مندوبي البلاد التي يمسها استعمال القناة . ولو تسنى تنفيذ مثل هذا الاقتراح لكان معنى ذلك أن يعهد بالقناة لإدارة دولية ، ولكان في ذلك افتتات على حقوق الشركة من ناحية وعلى سيادة مصر من ناحية أخرى . ولا ريب أن اقتراحا هذا شأنه خليق بأن يبعث الفتنة والاضطراب ، وربما أدى إلى نتائج غير محمودة العاقبة ، ومن حسن الحظ أنه لا سبيل إلى تنفيذ مثل هذا الاقتراح .

## (٢)

لنبحث الآن العلاقات التي تربط مصر بمنطقة القناة فهي في الواقع نفس العلاقات التي تقوم بين الحكومة المصرية وبين شركة القناة . وغند الوقوف على تلك العلاقات سنتبين السبب الذي من أجله تعارض مصر اليوم بشدة أي تدخل أجنبي في شئون القناة سواء أكان هذا التدخل مستورا ، أم مكشوفاً . فهي تعلم أن تدخلا مثل هذا يضر بمصالحها الخاصة .

وليس من شأننا في هذا الصدد أن نبحث مسألة الدفاع مرة أخرى ، ولا أن نبحث حق الدول جميعا في استعمال القناة ، فإن ذلك كله قد ضمنته اتفاقية سنة ١٨٨٨ . وحسبنا أن نذكر أن الوضع الحالي لن يضر أية

دولة ، ولن يضع فروقا بين دولة وأخرى ما دامت الدول متمسكة بمبادئ الأمانة مبرأة من نوايا الاعتداء .

فإذا خلصنا من ذلك فيجب أن نوجه التفاتنا إلى الشئون الأخرى الداخلية التي تتصل بمصر نفسها .

حينما حصل فردينان دى لسييس على عقد امتياز القناة من الوالى محمد سعيد باشا كان برزخ السويس قاعا صفصفا لا غناء فيه ، وكانت المنطقة بين الشمال والجنوب تمتد مائة ميل فى صحراء جدياء تحف بها المستنقعات عند البحر المتوسط . ونجم عن إنشاء القناة تبدل أدنى إلى أن يكون معجزة ، وكان اتصال البحرين أحد مظاهره .

والثروة التي جنتها مصر من مشروع قناة السويس ، لا شأن لها بما استحقته من أرباح الشركة ؛ ولعله كان من الطبيعي أن يبرز الوطنيون من المصريين ، تلك الخسارة التي لحقت مصر من جراء تصرفها فى نصيبها من هذا المشروع . لكن الواقع أن ما كسبته يرجح تلك الخسارة بكثير<sup>(١)</sup> .

فالقناة كانت نواة ربت وأينعت فيما بعد ؛ وقد هيأت لمصر واديا جديدا كوادى النيل نفسه ستفيد من خيراته يوما ما ، أو قل إنها تفيد منه الآن إلى حد كبير . ذلك أن حفر التربة الحلوة الموازية للقناة على جانبها الغربى جعل من الأرض القفر منطقة واسعة سهلة المواصلات ، وصالحة للزراعة والسكنى . وفى حين أنه لم يكن فى هذه المنطقة سوى ثغر السويس الصغير على طرف البحر الأحمر ، فقد قامت الآن خمس مدن عصرية زاهرة استكملت جميعا كل عناصر العمران . وتاريخ هذه المدن نفسها ، وجمال

---

(١) يسرد المؤلف فى هذا الفصل ما جنته مصر من قناة السويس وقد أوضحنا فى الباب السابق وجهة النظر المصرية — العرب .

موقعها مادة لدراسة مستفيضة قائمة بذاتها . ولم يكن قيام أربع مدن منها ، وازدهار الخامسة إلا نتيجة لما قامت به شركة القناة .

وتقع بور سعيد وپور فؤاد على طرف القناة من ناحية البحر الأبيض المتوسط . وليست الأرض التي تقوم عليها بور سعيد إلا جزءا اقتُطع من البحر ، ومن مستنقعات بحيرة المنزلة ، وتتكون التربة نفسها من الفضلات والرواسب التي أُخرجت من الأرض . ويدير المدينة ما عدا الميناء مجلس بلدى يشترك فى أعماله عضوان من قبل الشركة . أما بور فؤاد فلم تنشأ إلا حديثا ، ويشرف عليها مجلس مختلط من موظفى الحكومة ، وموظفى الشركة . وتقسم الأرباح مناصفة بين الشركة وبين الحكومة .

وعند منتصف القناة ، تقع مدينة الإسماعيلية الجميلة على ضفاف بحيرة التمساح ، وهى بحق زبرجدة مصر . وتعجز اللغة عن وصف ما تحتويه من حدائق غناء ، ومروج خضراء ، وزهور متنوعة براقة . ولو تسنى لأحد أن يسير فى شوارع الإسماعيلية ، وأن يزور منازلها الفسيحة ، ومستشفاهها الرائع ، وأن يتنقل بين حوانيتها ، ومخازن جمعياتها التعاونية ، وأن يشارك أهلها مرحهم وسمرهم فى نواديهم ، وأن يراهم فى دور الخيالة ، وعلى شاطئ البحر ، لما صدق أن ذلك كله قائم على رمال الصحراء . وتنفرد شركة القناة بإدارة الإسماعيلية ، حيث أنها هى التى هيات مبانيها بما فيها من محطات الكهرباء والمياه والمجارى . وتقتصر الحكومة على الإشراف على الأمن فحسب .

ويقع الثغران التوأمان : السويس وپور توفيق عند طرف القناة من ناحية البحر الأحمر . وقد نشأ وازدهرا كما نشأت بور سعيد وپور فؤاد . وپور توفيق نفسها من صنع شركة القناة ، وهى تحت إدارتها .

وبفضل تلك المدن الخمس يبلغ سكان منطقة القناة نحواً من مائتي ألف نسمة ليس موظفو الشركة إلا جزءاً من تعدادهم . وقامت أعمال ترمي إلى تحسين المنطقة وتنشئتها فشُيِّدت في المدن مخازن ومصانع وفنادق ومكاتب لشركات الملاحة مما ليس لشركة القناة شأن بها ؛ لكن الشركة نفسها هيأت الجو لكل هذه المنشآت . ولقد زادت ثروة مصر حينما بيعت الأرض وأجرت ، وحينما استوردت بضائع في المنطقة أخذت عليها الحكومة الضرائب الجمركية المفروضة ، وهذا عدا ما يدفعه السكان من ضريبة الدخل .

وبين بورسعيد والإسماعيلية ، ثم بين الإسماعيلية والسويس محطات للقناة . وهذه المحطات واحات يانعة تحف بها الأبنية والبساتين ، ويبلغ عدد هذه المحطات إحدى عشرة هي من الشمال إلى الجنوب رأس العش ، والتينة ، والقنطرة ، والبلاح ، والفردان ، وطوسون ، والدرسوار ، وكبريت ، وجنيفة ، وشالوف .

وفي حين أنه قد نص في عقد الامتياز على أن تكون هذه الأراضي المستحدثة من بين أملاك الشركة ، إلا أن الجزء الذي لم يتطلبه إنشاء القناة قد أصبح ملكاً مشتركاً بين الحكومة المصرية وشركة القناة . ويشرف على بيع الأرض ، والتصرف فيها لجنة تضم مندوبين اثنين من كل جانب . وتقسم الأرباح على الناحيتين سنوياً . وقد أصابت الحكومة المصرية وحدها من هذا المورد إلى سنة ١٩٣٨ ، ما يربو على ستة ملايين من الفرنكات .

ولو أتيح للشركة أن تظل قائمة على القناة بصفة دائمة لقامت بتحسينها



على الوجه الأكمل مما لا يسمح به الآن الأجل المحدود المباح لها . على أننا يجب أن نذكر أنه قد عاد على الحكومة المصرية جانب سخي من الأرباح في كل مرحلة من مراحل الإنشاء لا سيما حينما كانت تنشأ المدن حسب خطط موضوعة وأسس عامة معترف بها . ولم يكن لهذا العمل نفسه مرمى يتم على الأثره ؛ بل لقد كان الإخلاص والعناية والفخر بإنجاز مثل هذا العمل هو الذي يظهر للناظرين في كل مكان . وستظل مصر مدينة إلى الأبد لهؤلاء الذين خلفوا لها مثل هذا التراث المجيد . ولعلها تقيم تمثالا تذكاريًا لشركة القناة نفسها في الإسماعيلية حينما تدرك ذلك .

لم يكن الوطنيون المصريون يحفلون في حرارة النضال بمثل هذه الأرباح الدائمة . فقد كانت الخسارة المالية الناجمة عن بيع نصيب الخديوى عندهم فوق كل اعتبار آخر . وما كان ذلك خطأ من جانب الشركة . فقد طانى المصريون ما عانوه لأن حكومتهم في العهد الأول من تاريخ القناة كانت ضعيفة كثيرة الأخطاء .

ولكن الآن ، وقد تحقق استقلال الأمة المصرية نتيجة للمعاهدة المصرية الإنجليزية في سنة ١٩٣٦ ، فإن الجو قد تهيأ لموقف أهدأ وأكثر روية وتعقلا . ففي الجو الجديد الذي يسوده الوفاق وحسن النية المتبادلة اتضح أن هناك صالحا مشتركا بين بريطانيا العظمى ومصر وشركة القناة . فالأولى هي التي تحمي القناة ، والثانية هي التي تملكها ، والثالثة هي التي تديرها .

وحينما انتهت المفاوضات بين مصر وإنجلترا هذه النهاية السعيدة قدرت شركة القناة أنه يجب أن يكون للحكومة المصرية نصيب في أعمال القناة .

فدخلت في مفاوضات أدت إلى اشتراك مصر اشتراكا فعليا وإرضائها من هذه الناحية .

وظهرت نتيجة هذه المحادثات في سنة ١٩٣٦ - ١٩٣٧ باتفاقية بين الشركة والحكومة المصرية . واتفق الطرفان على أن تعين الحكومة المصرية مديريين مصريين في مجلس الإدارة ، وأن يكون لها الحق في أن تعين مندوبا يمثلها له سلطة البحث في معاملات الشركة . وتعهدت الشركة أيضا بدفع إيجار سنوى قدره ٣٠٠٠٠٠ جنيه وبدفع ٣٠٠٠٠٠ جنيه أخرى مساهمة منها في تكاليف الطرق الحربية التي قررت إنشاؤها المعاهدة المصرية الإنجليزية على طول القناة . ووعدت الشركة بأن توظف عددا من المصريين كل سنة بحيث يصبحون في سنة ١٩٥٨ ثلث عدد الموظفين جميعا . وأخيرا فقد اتفق الطرفان على طريقة لتقدير الحد الأقصى للرسوم ، وهو ما أشرنا إليه فيما أسلفنا .

وكذلك وطدت هذه الاتفاقية العلاقات الودية القائمة بين الحكومة وبين الشركة ، وأزالت كل أثر للنفور السابق . لقد كانت شركة قناة السويس شركة مصرية في عصرها الماضى ؛ لكن مصر تحس الآن أن ذلك قد أصبح حقا لا من الوجهة النظرية فحسب بل من الوجهة العملية أيضا ، ولا بد أن يؤثر ذلك في موقفها إذا اقترح عليها أن تعدل في الإدارة بوضعها الحال .

### ( ٣ )

على أنه لم تمض فترة من الوقت بعد هذه الاتفاقات حتى برزت مشكلة القناة مرة أخرى . فلا تحسبن أن مركز قناة السويس قد ثبت بكل هذه

الاتفاقات التي بسطناها في الفصل السابق . ذلك أنه قد كان لإيطاليا سياسة جديدة اختطتها ، وكان لموسوليني منهج أراد به أن يعد إمبراطورية رومانية أخرى تسود البحر الأبيض المتوسط . لقد بدأت الدعاية الفاشية تعلن أن « جيبوتي وتونس والسويس » من بين المواضع التي يتطلبها منهاج إيطاليا الجديد . وبدأت الصحافة الفاشية حملة عنيفة تؤيد بها كل تلك المطالب . بل لقد بدأ الجيش الإيطالي نفسه يحشد في ليبيا ، وبدأت حملة إيطالية تغزو الحبشة ، وقام الإيطاليون في مصر بدعاية عنيفة<sup>(١)</sup> .

وهذه الدعاية العنيفة التي قام بها الإيطاليون في مصر لم تكن في الواقع تعنى شيئا . فمما تحدث الإيطاليون عن إمبراطوريتهم ، ومهما اُبتد بهم الخيال فإن مصر لم تكن فريسة سائفة كما تصور بعض المؤمنين بالدعاية الفاشية . وكانت مصر نفسها أبعد الأقطار عن التفكير الفاشي الصحيح ولم يكن يستطيع موسوليني ولا أتباعه التطلع إليها لضمها إلى هذه الإمبراطورية المزعومة . ولم ؟ لأن السياسة الاستعمارية الإيطالية كانت في حاجة إلى أقطار مهيأة للدفاع الذاتي ضد أي حصار بحري تقوم به إنجلترا ، ثم إلى أقطار تساعد إيطاليا على الفرار إذا غدت سجيناً في البحر الأبيض المتوسط ، ثم أن هذه السياسة نفسها لم تكن جادة في اتخاذ الحرب الطويلة وسيلة من وسائل الفتح والتوسع ، وإنما كانت تهتم بأن تنال ظفراً عسكرياً سريعاً قليل التكاليف حتى تؤيد به الحكومة الإيطالية من الداخل .

---

(١) ترجمت هذه الفقرة بتصرف

وقد سيطرت هذه العوامل على سياسة إيطاليا في شمال إفريقيا ، ثم سيطرت عليها في فتح الحبشة . وأيدت الظروف الاقتصادية والسياسية الدولية خطط إيطاليا إلى حد بعيد . ففي سنة ١٩٢٦ جاء في مقال الكونت أنطونيو تشيكو عن « إيطاليا : المشكلة الكبرى في البحر الأبيض المتوسط » : حدد الموقف الذي دُفعت إليه بلاده وببحث العلاج الذي كانت تنشده . وهو يقول في مقاله ذاك :

« إن نصف شواطئ فرنسا وإسبانيا تطل على البحر الأبيض المتوسط . فلو حدث أن أغلق هذا البحر يوما بأن أقفلت إنجلترا جبل طارق والسويس في وجه التجارة لما هلكت فرنسا ولا إسبانيا ؛ فهي تستطيعان أن تلجأ إلى شواطئ المحيط الأطلسي فتجدان فيها حرية وتجوبانها كيف شاءت لهما التجارة .

« بيد أن إيطاليا — على النقيض من أية دولة عظمى على شواطئ البحر الأبيض المتوسط — تمتد كلقنطرة في وسط هذا البحر ويحف ماؤه بها من كل جانب . فحريتها إذن بل حياتها رهن بحسن نية الذين يحملون مفاتيح جبل طارق والسويس : أولئك الذين احتلوا مالطة وقبرص لبدافع قومي ، بل لكي يمدوا إمبراطوريتهم ويؤمنوا مسالكها . فأكثر من واحد وأربعين مليون إيطالي يصبحون عرضة للجوع إذا نشبت حرب بين إيطاليا وبين الذين يملكون مسالك المتوسط . فسوف يمنعون عنها واردات الحبوب والفحم وزيوت الوقود وسائر المواد الخام اللازمة لشعب متمدن حديث .

« ونظرا لموقعها الجغرافي الذي جعل منها منجينة في بحرها ونظرا

لافتقارها إلى المواد الخام وزيادة عدد سكانها المطرد غدت أكثر مشا كل البحر المتوسط خطرا .

وهذه الاعتبارات هي التي أملت على عصبة الأمم ما أملت من فرض العقوبات على إيطاليا إبان حملتها على الحبشة . فقد ظن أعضاء العصبة أنهم يستطيعون أن يوقفوا الحرب الإيطالية في الحبشة إذا منعوا عنها الأسلحة والزيوت وغير هذه من عتاد الحرب . ولكن لقد ظهر من أول الأمر أنه لم يكن هناك جدوى من تلك العقوبات مالم تنشب الحرب فعلا بين إيطاليا وبين إنجلترا . ففي تلك الحالة لم يكن في وسع سفن الحرب الإيطالية أن تكون على مدى ثلاثة أميال من بورسعيد . بل لقد كانت تستطيع إنجلترا حينذاك أن تهدد إيطاليا بالجماعة ، وأن تحاصرها من كل مكان . وكان لابد للتجارة البحرية الإيطالية أن تتأثر بكل ذلك كما تأثرت التجارة البحرية الألمانية في الحرب العالمية الأولى . كل ذلك كان لابد أن يحدث في حالة نشوب حرب بين إيطاليا وإنجلترا . ولكن — مالم تنشب هذه الحرب — لم تكن إيطاليا لتخشى أن يُغلق حارس القناة في وجهها أبواب القناة . فلم تكن إنجلترا لتخرق اتفاقية سنة ١٨٨٨ .

حقا لقد تحدثت الصحف في تلك الفترة كثيرا عن العقوبات . وذهب بعضها إلى أنه ينبغي أن تمتد العقوبات المفروضة لتشمل إغلاق قناة السويس ؛ لكن هذه المقترحات لم تصدر عن أية هيئة مسئولة . وعلى الرغم من كل ذلك فلم تكن الحرب بين إنجلترا وإيطاليا بعيدة الاحتمال . ورأت إيطاليا أنه من الحكمة أن تتأهب ، وبخاصة بعد أن عبات إنجلترا جزءا من الأسطول البريطاني في الإسكندرية ، وشرق البحر الأبيض



المتوسط . تأهبت إيطاليا لما عسى كان يحدث ، فإذا كانت إنجلترا قد همت  
بوقف السفن الحربية التي تجتاز القناة ، لدفعت إيطاليا قواتها المعبأة في ليبيا  
وسيرتها نحو القاهرة .

لكن هذه الحرب لم تقع عندئذ بين الدولتين ، وثبت أن المادة الرابعة  
من اتفاقية القناة كانت أبعث على الاحترام من المادة السادسة عشرة من  
ميثاق العصبة . ولقد شقت القوات الإيطالية وعتادها قناة السويس من  
غير أن تعرقلها إنجلترا أو تعترض سبيلها .

وكان من المؤمل أن تعود المياه إلى مجاريها بعد الانتهاء من الحملة  
الإيطالية على الحبشة . لكن شيئا من ذلك لم يحدث . فلم تهدأ الدعاية  
الإيطالية التي بدأت قبل الحملة . وحاولت إيطاليا بكل ما أوتيت من قوة أن  
تقوض النفوذ البريطاني ، وأن تظفر من مصر باتفاق يخول لها أن تشترك  
في إدارة قناة السويس جريا وراء سياسة حسن الجوار ، لكن توقيع  
المعاهدة المصرية الإنجليزية في ٢٦ أغسطس سنة ١٩٣٦ ، كان ضربة قاضية  
لتلك الدعاية . وقد عجل بإبرام هذه المعاهدة هذا التهديد العسكري الذي  
قامت به إيطاليا في ليبيا ، فما كانت مصر لتنساه ، وما كانت لتصفح عنه .  
وكانت على صواب حين نظرت في ريب إلى نوايا إيطاليا وما كانت تدعيه  
من حقوق الجوار . ورأى بعض ضعاف الرأي أن يمنحوا إيطاليا بعض  
الامتيازات حتى يكون ذلك ضمانا لعدم اعتدائها ، لكن الثقة في الحكومة  
الفاشية قد تزعزعت منذ الحادث الألباني ، حين اعتدت إيطاليا على تلك  
الدولة المسلمة الصغيرة على الرغم مما كانت ترتبط به معها من الموائيق .  
وكذلك رأت مصر ألا أمان لها مع إيطاليا إلا إذا اعتمدت على استعدادها

الحربي أولا ، وتعاونها مع حليفتها بريطانيا ثانيا .  
ويلوح للمرء أن المصريين أنفسهم لا يميلون كثيرا إلى الإيطاليين ،  
لا لتصرفات إيطاليا السياسية فقط . لكن الجالية الإيطالية في مصر  
على كبرها لا تبث على الاحترام ، فهم يمتازون عن سائر الأجانب  
بأنهم يشاركون العامل المصري مهنة اليدوية ، وينافسونه في كثير  
من وجوه الرزق .

وقد صرفت إيطاليا وقتا طويلا وجهدا كبيرا على العناية لحقها في  
إدارة قناة السويس . وظلت منذ انتهاء الحرب الحبشية وهي تشعر بأن  
اشتراكها في هذه الإدارة أمر حازب يجب أن يعنوا له الجميع . وحين  
عرضت حقوقها على الملأ لم تلجأ إلى مصر ولا إلى بريطانيا ، بل لجأت إلى  
فرنسا . وفرنسا كحكومة ليس لها صوت في إدارة القناة .

ولقيت تلك الحقيقة نصيبها من الاهتمام في مصر . ففي يناير  
سنة ١٩٣٨ صرحت الدوائر الحكومية في مصر ببيانين . أولهما ألقاه وزير  
الخارجية في رده على سؤال وجهه أحد النواب . فقد ذهب إلى أن  
الحكومة المصرية لم يطلب إليها أمر يختص بالقناة ، ولم تدخل بعد في  
مفاوضات دولية في هذا الصدد ، ومع ذلك فقد اتخذت الحكومة  
الإجراءات اللازمة للدفاع عن حقوق مصر ولإظهار أنه ليس من المستطاع  
القيام بشيء دون موافقتها لأسباب ثلاثة : أولها أن القناة تسير في أرض  
مصرية ، وثانيها أن مصر هي التي منحت عقد الامتياز ، وثالثها أن القناة  
ستؤول إلى مصر ؛ ولم يمض أسبوعان على رد وزير الخارجية المصرية حتى  
صرح محمد محمود باشا رئيس مجلس الوزراء بأن الحكومة البريطانية وسائر

الدول على علم تام بأن مصر تحتفظ بحقوقها احتفاظا تاما ، فليس من الممكن أن تقوم مناقشات حول قناة السويس — وهي مسألة تمس مصر — دون اشتراك مصر فيها . ثم بيّن رئيس الوزراء بعدئذ أن لديه من المعلومات ما يحمله على الاعتقاد بأن الباحثات الإنجليزية الإيطالية لم تمس مسألة قناة السويس أو أية مسألة أخرى تتصل بمصر ؟

\*\*\*

والآن فلننظر نظرة أخرى إلى مطالب إيطاليا ولنتفهم موقفها من شركة قناة السويس . فلم يكن الموضوع قاصرا على الحكومة المصرية فحسب بل كانت طبيعة المطالب الإيطالية مما يهم مجلس إدارة الشركة . وعلى الرغم من اتفاقية سنة ١٨٨٨ التي ظهر أثرها يتناقص أزمة ١٩٣٦ — ١٩٣٧ ، وعلى الرغم من أن إيطاليا كانت إحدى الدول الموقعة على هذه الاتفاقية ، فقد دخل في روع إيطاليا أن القناة ربما أغلقت في وجهها يوما من الأيام .

وقد جاء في كتاب أمبردسيني عن «مشكلة البحر الأبيض المتوسط» ما يوضح لنا موقف إيطاليا بعد الغزو الحبشي فهو يقول :  
« أصبحت قناة السويس من الأهمية بمكان لدى إيطاليا منذ احتلال الحبشة حتى لقد عادت أو فاقت أهميتها لدى إنجلترا . وبذا ينبغي اعتبارها خطأ جوهريا من خطوط مواصلاتها ، وهذا هو السبب الذي من أجله تهتم إيطاليا أكثر من أية دولة أخرى ، بضمان حرية الملاحة في القناة على الدوام » .

وتعليق مارتيلي على ذلك خليك بأن يذكر كله فهو يقول :

« لا يلزمنا — للتحقق من صحة هذا الرأي — إلا إلقاء نظرة على خريطة : ذلك أن لوازم الحبشة من رجال وعتاد وأحمال كان عليها أن تجتاز القناة لا محالة . ومنذ أن انتهت الحرب لم يكن هناك مفر من اتخاذ نفس الطريق لإطعام الحامية والمستعمرين ، ولإرسال كل ما يلزم لبناء الإمبراطورية الجديدة من الأشرطة إلى جُسر الفولاذ ، ومن أربطة الأحذية إلى الأسمنت . وما دامت الحبشة قاصرة لا تستطيع أن تكفي مئونتها ولا أن تقوم بذاتها فهي في أشد الحاجة إلى موارد إيطاليا . وليس لهذه الموارد غير طريق واحد ، وتشعر إيطاليا بنحو بريطانيا في مصر بمثل الشعور الذي نحسه نحن الإنجليز إذا قامت قوة أجنبية أخرى واحتلت شواطئ القناة . فالأمر عند دعاة الإمبراطورية الإيطالية أشبه بمشقة مربوطة حول رقبة رجل ، وأنشوطها في يد رجل آخر .

« زلكي نصير إيطاليا بمنجاةٍ من حبل المشنقة ، فليس لها إلا أن تختار إحدى وسائل ثلاث : فإما أن تطمئن على صداقة إنجلترا وتسكن إليها ، وإما أن تنشئ خطا للمواصلات بين شمال إفريقيا وشرقها ، وإما أن تفرض سيطرتها على القناة نفسها . وليس ثمة شك في أي تلك الأشياء سيقع عليه الاختيار . فالإيطاليون ينوّهون أحيانا ببحر يربط ليبيا بالحبشة ولكنهم يعلمون أن صعبا كآداء تعرض سبيل هذا المشروع . فأقصر مسافة بين حدود البلدين تبلغ ألفا من الأميال ؛ ولن يدخل هذا المشروع في حيز الإمكان إلا إذا قبلت بريطانيا التنازل لها عن نصف السودان . وحتى إذا رضيت بريطانيا بذلك فإن الطريق صحراء قفر لا بد من اجتيازها . وأما عن كسب ود بريطانيا ومصالحها فإن هذا على الأرجح ما سوف تلجأ إليه

إيطاليا راغبة إذا أرادت الإبقاء على إمبراطوريتها . ومن الواضح أنه ليس هذا بالحل الذي ترتضيه إيطاليا ارتضاءً تاماً . فإنها قد غاصرت بكل شيء في سبيل هذا الحلم الذي دبرت لتحقيقه ، وهي تحاول جهدها أن تستولى على هذا الموضع القتال الذي تقبض عليه الآن بريطانيا وحدها . فإذا كانت إسبانيا مهمة لإيطاليا لأن كثيراً من حاصلاتها يجتاز جبل طارق ، وإذا كانت إيطاليا تحرص على امتلاك تونس لأغراضها الجربية والاستعمارية فليس لإسبانيا ولا لتونس إلا المحل الثاني بعد قناة السويس . لقد يستطيع موسوليني أن يقاوم حصاراً بحرياً في جبل طارق ، وقد يستطع أن يتنازل عن مطالبه في تونس ولكنه لن يستطيع أن يتنازل عن الحبشة لأن تنازله عن الحبشة معناه ضياع كل ماجناه .

ولعلنا نستطيع أن نلمح في هذه الجملة الأخيرة ماهية هذا الشغب الذي تقوم به إيطاليا حول قناة السويس . فإن طريق المعتدى وعمر جداً وإيطاليا لم تكسب من فتح الحبشة إلا قليلاً من النفوذ في الداخل . لكنه كان عليها أن تحتفظ بهذا النفوذ مهما كلفها ذلك . واحتفاظها بهذا النفوذ يكلفها غالباً ؛ وقد برهنت الظروف على أن هذه التكاليف تزيد كثيراً على الفوائد التي تعود عليها من الحبشة . وأصبح هذا العجز من أسباب القلق لخزانة الإمبراطورية . فماذا عسى أن يفعل موسوليني ؟ إنه بدلاً من أن يعترف بخطئه وبدلاً من أن يقر أن الأرض التي غزاها لم تكن إلا أرضاً قاحلة فإنه يحاول أن يجد الخطأ في موقف الديمقراطية . إنه لا يعترف بمصاعبه ، بل يتخذ من مصاعبه موضعاً للشكوى . إنه يرى أن تكاليف هذا الفتح باهظة لأن الرسوم التي يدفعها للمرور بالقناة كانت رسوماً قاذحة .



ثم هو يرى بعد ذلك أن شركة القناة تمثل الفرنسيين والإنجليز من رجال الإدارة وأصحاب الأسهم . ثم هو يحاول أن يثبت بعد ذلك أن تكاليف الامبراطورية كانت تنحف كثيرا إذا قلت هذه الرسوم ، وأن فوائده من غزو الحبشة كانت تزيد تبعا لذلك .

وباحتلال إقليمى ليبيا والحبشة العقيمين صارت إيطاليا أشبه برجل استهلك مبالغ طائلة في إقامة جناحين لقصر شامخ لاقيمة لها حتى يتم تشييد البناء الأوسط . وحينما حاول أن يكمل بناءه أبى صاحب الأرض الوسطى أن يبيعها إياه بأى ثمن .

ولمساتهم إيطاليا بقناة السويس لأنها تتيح لها مركزا ممتازا في مصر . فإذا لم يكن في وسعها أن تحصل على الأرض — لأنها في زعمها قد أجرت بالفعل لبريطانيا — فلا أقل من أن يكون لها مفتاح آخر للبناء الأوسط حتى تستطيع الولوج إليه . أما الرسوم وفداحتها فقد اعترف الكتاب الإيطاليون أنها ليست بمسألة ذات خطر . وتدل التقديرات الموثوق بها على أن الرسوم التي دفعها إيطاليا لم تكن إلا ١ ٪ مما كلفتها الحرب الحبشية ، وليست هذه نسبة فادحة لأنه لم يكن هناك سبيل لغزو الحبشة لولا وجود قناة السويس !

( ٤ ) ( ١ )

ووسط الدعاية الإيطالية التي ظهرت عنيفة بعد فتح الحبشة قامت جملة من المغالطات التي ظلت الصحف الإيطالية تذييها من آن لآخر . وقد رأينا

---

( ١ ) ترجم هذا الفصل بإيجاز شديد

شيئاً من هذه المغالطات . لكننا نستطيع أن نقسمها جميعاً إلى قسمين : قسم منها يتصل بتاريخ قناة السويس وقسم آخر يتعلق بإدارتها . أما ما يتصل بتاريخ قناة السويس فقد ذهبت الصحف الإيطالية إلى إسناد الكثير من الفضل في التفكير في القناة وتنفيذ مشروعها إلى أشخاص إيطاليين . فعندها أن الذي بين تساوى سطحى البحرين لم يكن إلا إيطاليا ، وأن الذي اختط منهج العمل الأول لم يكن إلا إيطاليا ، وأن الذي بدأ أصعب قسط من العمل لم يكن إلا إيطاليا ، وأن الذي نظم الدعاية للقناة لم يكن إلا « لويجي طوريلي » وهو إيطالي . وبعض هؤلاء الذين أبرزتهم الدعاية الإيطالية لم يكونوا في الواقع إيطاليين . فرجل مثل « نيجرلى » - وقد كان من بين الأشخاص الذين دارت حولهم الدعاية الإيطالية - لم يكن إيطاليا وإنما كان نمسوا ؛ ثم أن بعض الإيطاليين الذين ذكرتهم الدعاية الإيطالية لم يكونوا بذوى خطر ولم يقوموا بالأعمال الجليلة التي أسندتها لهم تلك الصحف .

أما فيما يتعلق بإدارة القناة فقد كانت تدعى إيطاليا أن لها حق التمثيل في مجلس إدارة الشركة ، وكانت تطالب بتخفيض الرسوم التي تدفع في القناة وكانت تدعو إلى أن تكون قناة السويس تحت إشراف هيئة دولية . وكانت تستند في كل ذلك إلى أنها قد أصبحت دولة لها شأن خاص في إدارة القناة حيث أن القناة كانت قد أصبحت حيوية لإمبراطوريتها . لكن الواقع أن إيطاليا لم تستخدم القناة استخدماً يقارب الدول الأخرى ذات المصالح الخاصة . ففي سنة ١٩٣٤ كانت إيطاليا الرابعة بين الدول التي تجتاز القناة ثم زاد استخدامها للقناة في أيام الحرب الحبشية فيما بين سنة ١٩٣٥ إلى سنة ١٩٣٧

لكن تجارتها في القناة هبطت فجأة في سنة ١٩٣٨ . فلم يكن إذن صالحها في القناة صالحاً تجارياً سلمياً محضاً وإنما كان في الواقع صالحاً حربيّاً لا تؤيده إلا ظروف الحرب .

(٥)

كانت المسائل التي عرضنا لها موضعاً لتعليق الصحافة في البلاد ذات الشأن قبل الحرب العالمية الثانية . فقد فاضت الكتابات عنها في الصحف والمجلات وكتب عنها أعضاء الحكومات والماليون والسياسيون والأبرياء من رجال الصحافة .

فأعلنت مصر على الملأ حقوقها في سيل جارف من الكتابة . وأنذرت ممثلي الدول الأخرى بأن ليس من حقهم أن يتخذوا رأياً فقهياً في قناة السويس لأن كل تغيير في حالتها الراهنة من اختصاصها هي والشركة وحدها ولفتت فرنسا النظر إلى مغالطة إيطاليا حين ادعت أن فرنسا حق الإشراف على شئون القناة ثم همدت إلى تبيان الأغراض التي تحدد إيطاليا في كثير من التحفظ .

وأكدت بريطانيا العظمى أنها لم تدخل في مناقشات على الإطلاق مع إيطاليا في هذا الشأن ، وأشارت إلى أن أغلب المطالب الإيطالية لا يمكن تحقيقها حتى تنتهي مدة الاتفاقية على الأقل . وعند ذلك يمكن تجديد كل العقود مع مصر .

ولاداعي هنا لعرض أية رسالة من الوثائق المطولة المستفيضة فهي أبث على السأمة والملل . وحسبنا أن نستمع لصوتين يمثلان الرأي العام وشركة القناة على الترتيب .

أما عن الأول فليس أجدى علينا من أن نعرض رأى مستر ج.ب. فيرث  
وأما عن الثانى فستعرض رأى مسيو إدجار بونيه نائب رئيس الشركة .  
وهاك رأى مستر فيرث :-

« لقد أضافت إيطاليا مشكلة جديدة إلى المشاكل العويصة الأخرى  
التي تشغل بال أوروبا ، تلك هى مشكلة قناة السويس . وقد عاد رجال الدعاية  
الإيطاليون وعلى رأسهم السنيور جايدا إلى حملتهم الموجهة إلى بريطانيا  
المعظمى . ولئن كانت فرنسا أقل احتفالا بالقناة من الوجهة السياسية فهي  
أكثر بها احتفالا من وجهتى المال والعاطفة : ألم تكن القناة ثمرة الجراءة  
والعبقريّة الفرنسية ؟ ومصر بعد وثيقة الصلة بأى تغيير يطرأ على نظام القناة  
فأرض القناة ملك لمصر ، وعند ما تنتهى اتفاقات الشركة سنة ١٩٦٨  
ستؤول القناة وملحقاتها إلى مصر .

« قد لا ترضى إيطاليا بتلك الحقائق الواقعة . لكنها حقائق تستقيم  
تماما وما تطلبه إيطاليا من أن تمثل كل دولة فى مجلس إدارة الشركة بحسب  
مدى استخدامها للقناة وبنسبة الحمولة التي تجتازها والرسوم التي تدفعها ..  
» وهل يكون موضعاً للشكوى أن إيطاليا لا يمثلها أعضاء فى مجلس  
إدارة الشركة ؟ إن إيطاليا تحاول أن تعزز موقفها بأن تعلن أن طريقاً مائياً  
له مثل ذلك الخطر يجب ألا تديره شركة خاصة ، بل على النقيض ينبغي أن  
تديره شركة عالمية تبني النفع العام وتشرف على أعمالها سلطة دولية ، لكن  
أحداً لم يستطع أن يرسم لنا هذه الخطة الدولية الجديدة من غير أن يكون  
فيها افتتات شديد على الحقوق الشرعية التي يملكها المساهمون من جانب  
ومصر من جانب آخر .

« ولأن أحداً لم يستطع أن يترسم هذا النظام الدولي العادل فقد ظل أكبر طريق حربي في العالم ملكاً لشركة خاصة جعلت كل همها كسب الأرباح للمساهمين فيها . ولما نجحت الشركة أيما نجاح في هذا الشأن قامت بما أخذته على نفسها من تعهدات ، ولم تخرق الالتزامات التي نصت عليها اتفاقية سنة ١٨٨٨ ، وإن تذهرت بعض شركات الملاحة من فداحة الضرائب ومن الوسائل التي تحسب بها .

« فلا داعي إذاً لتدمير إيطاليا أو لتدمير غيرها إذا كانت قد آلت إدارة القناة إلى أيدي فرنسية ؛ فإن من حق المنشئين لا المستهلكين أن يكونوا مجلس الإدارة في كل مشروع من المشروعات . ونصيب إيطاليا من رأس مال الشركة لا يستحق الذكر ، ولم يعد أقصى ما بلغتة حمولة السفن الإيطالية في القناة ثلث الحمولة البريطانية ، ولم تبلغ ذلك الحد الأقصى إلا من جراء حرب الحبشة . ولو كان لبلد مظلمة تتصل بقلة عدد ممثلها في مجلس الإدارة فلا تكون هذه البلاد إلا إنجلترا .

« على أنه لم ينل إنجلترا ولا غيرها ضيم محسوس . فإنه لم تميز في المعاملة بلادة دون أخرى ، وقد نفذت اتفاقية سنة ١٨٨٨ على وجه الدقة . وتنص تلك الاتفاقية على تأليف مجلس الإدارة من ممثلي البلاد ذات الشأن الأول . وطبق هذا النص على أن الدول « ذات الشأن الأول » يقصد بها الدول من حيث المصلحة المالية لا من حيث الاستعمال . والواقع أن هذا يتفق تماماً والتطبيق الدولي العام . وقد حرصت الولايات المتحدة حين شرعت في إنشاء قناة بناما على ألا تشرك أية دولة أخرى في بناء القناة وضمنت ملكية أرضها قصداً : ونستطيع أن نتعرف رأي واشنطن فيما



إذا طلبت الدول التي تستعمل قناة بناما حق تمثيلها في إدارة تلك القناة ؟  
» وجدير بالذكر أن أيام الشركة معدودات في حين أن قناة السويس  
نفسها أزلية العمر والنفع . وانتهاء عقد الامتياز في سنة ١٩٦٨ سيصير  
رويداً رويدا العامل الأكبر الذي يتحكم في السياسة المصرية كلما قرب  
الميعاد . وفي سنة ١٩٠٩ عندما سمت الشركة في مد أجل الامتياز إلى  
سنة ٢٠٠٨ ثارت في مصر عاصفة من السخط والاحتجاج أدت إلى العدول  
عن هذا الاقتراح على الرغم من أن الحكومة المصرية آنثذ كانت تميل إلى  
قبول الشروط السخية التي قدمتها الشركة . والصحافة المصرية اليوم شديدة  
المعارضة لما تعده مناورة إيطالية للحصول من فرنسا وإنجلترا على تعديل  
للنظام الجاضر الذي نصت عليه اتفاقية سنة ١٨٨٨ ، وهي تناوى كل  
فكرة تقضى بتخفيض الضرائب أو بتعديل رسوم تنقص من دخل القناة ؛  
وترى الصحافة المصرية كذلك إلى الإسراع في تنظيم الجيش المصرى حتى  
تتخذ موقفا أكثر ملائمة للدفاع عن حقوقها .

» وليس في الإمكان خرق حقوق الشركة أو الانتقاص منها بأية ذريعة  
مادامت قد حرصت بإخلاص على تعهداتها جميعاً ولا سيما تلك التي تنص على  
فتح القناة في السلم وفي الحرب على السواء لجميع الأمم مادامت الضرائب  
مدفوعة . فليس لإيطاليا أن تتظلم من ذلك ، فقد عبرت سفنها القناة ولم  
تجد في ذلك عقبة واحدة عندما فرضت عليها العقوبات .

» ولقد تذهب إيطاليا إلى أن القناة خط حيوى لإمبراطوريتها بقدر  
ما هى خط حيوى للإمبراطورية البريطانية . وليس هذا القول موضعاً  
للدحض . فالقناة جوهر الحياة أيضا لفرنسا وهولنده . غير أنه ليس هناك

خطر على أية واحدة من هذه الدول ، فلن تفكر في إغلاق القناة لا الشركة ولا مصر . ثم أن سلامة المرور في القناة ليست رهينة بما في القناة نفسها بل هي رهينة بما قد تلتقاء السفن عند الدخول إليها والخروج منها وليس للشركة ولا لمصر شأن بما قد تلتقاء السفن عند أبواب القناة .

« وصفوة القول أن ليس هناك ما يمنع من أن تُمنح إيطاليا مكانا في مجلس إدارة الشركة إذا كان الأمر سينتهي عند ذلك الحد ، لكنه في الواقع لن ينتهي مطلقا عند ذلك الحد . فامتياز مثل هذا من شأنه أن يتخذ ذريعة لمطالب أخرى أبعد أثرا . وسرعان ما تصطبغ هذه المطالب الأخرى بصبغة سياسية وبذا يزول الانسجام الذي يسود إدارة القناة منذ إنشائها .

« لاتستند المطالب الإيطالية على أى أساس قهوى . وليس لإيطاليا أن تشكو لأنه لم يصبها افتئات محسوس . وليست هذه الشكوى التي تذيبها إلا وليدة الخيال المحض . وينبني أن تفسده بريطانيا وفرنسا بالحزم وأن تحتفظا بالإدارة الحاضرة ، وألا تدعا مجالا لمطلب عليه على إيطاليا أطماع واسعة تحجبها هذه الذرائع التي تحاول أن تسوقها لتأييد مطالبها . ذلك ما كتبه مستر ج . ب . فيرث عن « إيطاليا ومستقبل قناة السويس » في جريدتي « الديلي تلغراف » و « المورنينج پوست » في ٦ يناير سنة ١٩٣٩ . وما كتبه مستر فيرث يوضح الرأى العام الذي يسود السياسة الدولية فيما يتصل بقناة السويس . وهناك رأى آخر أدلى به مسيو إدجار بونيه في جلسة عقدها مجلس إدارة شركة القناة في ٩ يناير سنة ١٩٣٩ وأذاعته الصحف بعد ذلك . فقد قال نائب رئيس الشركة مايلي : —

« لقد أصبحت شركة القناة في الوقت الحاضر غرضاً لكثير من التعليقات . ولم تكن بهذه التعليقات ودية مطلقاً لأن الهدف الذي كان يرجوه أصحابها إنما كان ليتخلصوا تخلصاً تاماً من شركة القناة حتى ينفرد بالانتفاع بها أولئك الذين يستخدمون قناة السويس . ويذهب أصحاب هذا الرأي إلى أن وجود شركة القناة ظاهرة لا تتفق والظروف الحديثة ، وأن المساهمين يعيشون في زمن غير زمانهم ، وأنهم ليسوا إلا طفيليات إن لم يكونوا مجرمين . ثم يذهبون إلى أنه يجب أن يعهد بالقناة إلى هيئة دولية تمثل فيها كل دولة تمثيلاً يتناسب ومالها من التجارة .

« ثم خفت هذه الصيحة رويداً ولم يبق منها إلا مطالب قليلة . هي أن يؤلف مجلس إدارة الشركة من أفراد أكثر ، وأن تخفض رسوم المرور . » وقد أجابت على ذلك الحكومة المصرية إجابة رشيدة حينما لفتت النظر إلى أنه لا يمكن إجراء تغيير في نظم الشركة الأساسية من غير أن توافق عليه لأن القناة تجري في أرض مصرية ، ولأن مصر هي التي منحت عقد الامتياز ، ولأن القناة سوف تعود إلى مصر عند انتهاء أجل ذلك العقد . وقد أظهرت الصحافة المصرية بإجماع كاد أن يبلغ بعض أحيان حد العنف أن مصر سوف تصبح يوماً من الأيام سيدة القناة من غير منازع . فهي لن تسمح بأن تحرم هذه المنافع التي تتوقفها عند استلام القناة .

« وهذا جميل جداً ، ولكن لا شك أن لشركة القناة رأياً يجب أن تجلوه . فلا يمكن أن يدخل أى تعديل في نظم الشركة الأساسية مالم توافق عليه الحكومة المصرية ؛ وكذلك لا يمكن إجراء أى تعديل مالم توافق عليه الشركة . والشركة مصممة على أن تحتفظ بحقوقها فهي لن تسمح بأى

اعتداء عليها ، وهي كذلك لن تسمح بتعديل 'عقد الامتياز الذي غاصرت من أجله وقامت بالتزاماتها الضخمة بعد الحصول عليه . فهما فكر البعض فلن تذهب قناة السويس ضحية تقضى بها أية مصالح دبلوماسية .

« وإذا كان الأمر يتصل بتعديل الرسوم أو بتعيين أعضاء آخرين لمجلس الإدارة . فإن تعديل الرسوم من شأن مجلس الإدارة وحده ، أما تعيين بعض الأعضاء فهو من شأن المساهمين . ولن نحيد الشركة عن روح الاعتدال والمساحة التي أظهرته سياستها منذ إنشائها . وستظل مغلصة لتقاليدها التي أكسبتها قوة وتقديرا عالميا عاما . لكنها لن تتأثر بالإندارات ولا بالتهديدات ، ولن تتأثر مطلقا بما يصطنعه البعض من ألوان الشتائم والسباب .

« إننى لم أتردد في إلقاء هذا البيان باسم لجنة الإدارة التي ناقشت هذا الموضوع في فرص كثيرة ، وأنا على يقين من أننى أتحدث بلسانها . »  
« وكذلك كنت أرغب في إلقائه لأننى أعلم أنه يعبر تعبيرا قويا عن آراء الرئيس ويتفق اتفاقا تاما مع مايقوله الآن ومآقاله فيما مضى في خلال محادثاته الرسمية في مصر » .

هذان الحديثان اللذان أسلفنا عليك يمثلان وجهة تمتاز بالوضوح والتعقل . فلا بريطانيا العظمى ولا فرنسا ولا مصر ولا شركة قناة السويس ولا أية واحدة من هؤلاء تستطيع أن ترى مسوغا لعمل هذه التعديلات التي تريدها المطالب الإيطالية . ومن يدري ماذا يحدث غدا ؟ فإن الحياة الدولية غير مستقرة ؛ وربما تحطم محور برلين وروما ؛ وربما رجعت إيطاليا إلى الضواب<sup>(١)</sup> .

---

(١) كتبت هذه الكلمات في منتصف سنة ١٩٣٩ — العرب

(٦)(١)

لعلك قد استطعت أن تدرك مما سبق أن إنجلترا وشركة القناة قد احتفظتا بحق مصر كاملاً في هذا النقاش العنيف الذي تبع الحرب الحبشية ، والحق لقد كان من حسن حظ مصر أن وقع هذا الخلاف الحاد بين إيطاليا من جانب وبين الشركة وإنجلترا من جانب آخر لأن إنجلترا والشركة حاولتا أن تدافعا عن حق مصر ، وكان دفاعهما عنها حاراً . ولعله إلى ذلك يرجع الفضل في هذه الاتفاقات التي انعقدت بين مصر وشركة القناة في سنة ١٩٣٧ .

ومصر بعد ذلك قد بذلت الجهد والمال في سبيل قناة السويس . وهي لا تزال تتطلع إلى اليوم الثامن عشر من شهر نوفمبر سنة ١٩٦٨ . ففي ذلك اليوم تعود القناة إلى مصر ، وفي ذلك اليوم تستعيد مصر قطعة من أرض الوطن بعد أن جرت عليها كثيرا من الأحداث .

على أنه ينبغي أن نضع سياسة خاصة حتى تكون مصر جديرة بأن تملك قناة السويس . وقد رأيت أن موضع القناة كان دائماً من بين المواضع الحربية الحساسة ، وقد رأيت أن المعاهدة التي بيننا وبين إنجلترا تنص على أن تتولى مصر الدفاع عن القناة وتكفل فيها حرية الملاحة إذا أثبتت أنها قادرة على ذلك . ويجب أن تثبت مصر أنها جديرة بأن تدافع وحدها عن القناة وبأنها هي الكفيلة بأن تضمن حرية الملاحة فيها .

ولقد حاولت إيطاليا من قبل أن تجعل القناة في أيدي لجنة من الدول . بل لقد كانت الصيغة الدولية التي للقناة من بين ما فكر فيه دي لسييس



نفسه ، وكانت دولية القناة مما أثاره سعد في مفاوضاته مع ماكدونالد .  
ولكن يجب أن تخلو سياستنا نحو القناة من هذه الدولية التي أرادتها  
إيطاليا لسبب ، وأرادها سعد لسبب آخر . قد يقول البعض إن منافذ  
البحار يجب أن تكون منفعة دولية عامة ، لكن قناة السويس تختلف  
اختلافا تاما عن منافذ البحار . فهي ليست كاللردنيل وجبل طارق وباب  
المنذب بل هي قطعة من أرض مصر لا تستطيع مصر أن تنزل عن شبر منها .  
ثم أن مصر نفسها قد بذلت فيها المال والدماء والمهج ، وهي تتطلع إلى  
اليوم الذي تستعيد فيه قناة السويس حتى تفيد منها جزاء لها على ما أسلفت .  
ثم ينبغي أن تقوم فئة فينا تبصرنا بما وراء قناة السويس حتى يعلم  
الجيل القادم أن له حقا معلوما في هذه القناة . ومادام قد آمن الجيل القادم  
بحقنا في قناة السويس فسوف يتبها لذلك اليوم الذي يستلم فيه القناة . قد  
نلقى في سبيل الحصول على حقوقنا بعض العقبات ، وقد نصطدم بالسياسة  
الأوروبية في غير مكان واحد ، وقد نطالب بتخفيض المكوس وتخفيض  
الرسوم لكنه ينبغي أن نصمد للسياسيين والطامعين والمطالبين .

وليس أجدى علينا من اثنتين : أولاها أن نقوم بدعاية في سبيل قناة  
السويس . فننشر في مصر وباللغة العربية فصولا عنها وعن مركزها وعن  
تاريخها وعن إدارتها حتى نطبع في ذهن الناشئين أنها ملك لمصر وأنها  
ستؤول إليها حين يأتي الموعد المضروب . وثانيتهما أن ندرس إدارة قناة  
السويس وأساليب التجارة والمرور فيها دراسة وافية وأن يتدرب المصريون  
على كل عمل من أعمالها مهما كان دقيقا حتى تأتي فترة الانتقال فتجدنا على  
تمام الأهبة لصيانة قناة السويس لأنها ستعهد إلينا ولأننا سنكون الأوصياء  
على هذا الطريق العالمي العظيم .

## الباب الرابع

### إدارة قناة السويس وتجارة العالم

حقائق وأرقام

( ١ )

ينبغي أن نفرّد فصلاً خاصاً من فصول هذا الكتاب نبحث فيه أموراً  
تعصل بقناة السويس من نواحيها الفنية . فهذا لا زم لا أننا نريد أن نطلع  
القارى على سجل كامل لكل ما يتعلق بالقناة فحسب بل لأن هناك أسباباً  
أخرى تحم علينا إيراد الحقائق والإحصاءات .

وبناء قناة السويس وإدارتها عمل فنى عظيم يتصل اتصالاً وثيقاً بمصالح  
الملاحة بين الأمم التى تنقل متاجرها بين الشرق وبين الغرب ... وعمل عظيم  
مثل قناة السويس له قيمة عالية لا تخلو دراستها من اللذة ، بل قد لا تخلو  
من إثارة الخيال . وسنحاول فى حديثنا أن نظهر هذا الوجه الشائق من وجوه  
المسألة فى نفس الوقت الذى نورد فيه الإحصاءات التى يحتفل بها الإخصائى .

\*\*\*

و « الشركة العالمية لقناة السويس البحرية » شركة مساهمة مصرية ،  
أوجدها عقد امتياز منحه والى مصر محمد سعيد باشا إلى فرد بنان دى لسييس  
فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ثم فى ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، وأيده فرمان من سلطان  
تركيّا فى ١٩ مارس سنة ١٨٦٦ وغطيت الشركة فى أكتوبر - نوفمبر

سنة ١٨٥٨ وقامت على ٧٨ بندا هي التي تكون نُظُمها الأساسية . وقد عقدت بعض الاتفاقيات أو الاتفاقات فيما بعد فعدلت بعض هذه البنود لكن معظم الأسس الأولى ظلت إلى اليوم معمولاً بها كما وضعت في الأصل فإن العقد الأساسي لم يمس في الصميم .

ويشير البند الثالث والسبعون إلى تكوين الشركة بموافقة الحكومة المصرية بالشكل المعروفة به الشركات المساهمة — على غرار الشركات المساهمة التي أقرتها الحكومة الفرنسية .

وحيث أنها شركة مصرية فقد اتخذت في مصر مقرها الرسمي . ويمثلها « وكيل عام » يسكن القاهرة ويشرف على العلاقات بينها وبين الحكومة المصرية من جانب وبين ممثلي الدول الأخرى المفوضين من جانب آخر . ويرأس إلى جانب إشرافه هذا إدارات الشركة في الاسماعيلية .

وقسمت الأعمال التي تتصل بالقناة ومنطقتها إلى ثلاثة أقسام : قسم لإدارة القناة ، وقسم للمرور ، وقسم للهندسة . ومن أجل القسمين الأخيرين قسمت منطقة القناة إلى مناطق صغرى ثلاث . المنطقة الأولى من بور سعيد إلى القنطرة ، والثانية من القنطرة إلى البحيرة المرة الكبرى ، والثالثة من البحيرة المرة الكبرى إلى بور توفيق . وقد روعي أن تمتد كل واحدة من هذه المناطق في ثلث القناة تقريباً ؛ ويشرف على كل منطقة منها رئيس مسئول عنها . ويسكن رؤساء المناطق الثلاث بور سعيد والاسماعيلية وبور توفيق على التوالي .

والمكتب الرئيسي لإدارة الشركة في باريس . هناك يجتمع أعضاء مجلس الإدارة ليجتثوا ما يتصل بالقناة ، وهناك تجتمع الجمعية العمومية

للمساهمين . أما الموظفان الرئيسيان فهما المدير العام والسكرتير العام .  
ولما كانت تجارة بريطانيا تكون ٥٠ ٪ من كمية البضائع التي  
تمر بالقناة ، ولأن الحكومة البريطانية أكبر المساهمين ، ولأن لأصحاب  
السفن فيها عشرة مقاعد في مجلس إدارة الشركة ، فقد أنشئ للشركة فرع  
في لندن له مدير خاص يرأس هيئة من الموظفين .  
وينبغي أن نفرق بين الوظائف العامة التي تتصل بأعمال الشركة بوجه  
عام ، وبين الوظائف الخاصة التي تتصل بإدارة منطقة القناة في مصر نفسها .

### الإدارة في باريس

يدير الشركة مجلس إدارة يتكون من اثنين وثلاثين عضوا « يمثلون  
أمم الأمم ذات المصالح » . والقواعد التي يسير عليها مجلس الإدارة تبينها  
البند من ٢٤ الى ٣٦ من النظام الأساسي .  
وقد كان عدد الأعضاء في الأصل خمسة وثلاثين ؛ وبحسب البند ٧٧  
كان على هؤلاء أن يقوموا بأعمال الإدارة خلال المدة التي تنشأ فيها القناة  
وأن يظلوا قائمين بها بعد افتتاح القناة بخمس سنين ، أي من نوفمبر سنة  
١٨٦٩ الى نوفمبر سنة ١٨٧٤ . ومن بين هؤلاء خمسة وعشرون فرنسيا  
وثلاثة عشر عضوا من الجنسيات الأخرى . ولكن خفض عدد أعضاء  
مجلس الإدارة الى واحد وعشرين بناء على قرار الجمعية العمومية المنعقدة في  
٢٤ من أغسطس سنة ١٨٧١ ، وكان بين هؤلاء سبعة عشر فرنسيا وأربعة  
من جنسيات أخرى . وما بدأت سنة ١٨٧٤ حتى كان الأعضاء كلهم فرنسيين .  
حقا لقد ساهمت فرنسا بأكثر المبالغ التي رصدت للمشروع ، ولكن كان

من المنتظر أن تأخذ كل دولة حصتها المقدرة لها فيبيع لها ذلك أن تشارك في إدارة القناة . وبعد أن حصلت إنجلترا على أسهم الخديوى عقدت الجمعية العمومية للشركة في ٢٧ يونيه سنة ١٨٧٦ ، واتخذ المساهمون قراراً يقضى بأن يزيد عدد أعضاء مجلس الإدارة إلى أربعة وعشرين حتى يمكن إضافة ثلاثة يمثلون الحكومة البريطانية . ثم أن الجمعية العمومية المنعقدة في ٢٩ مايو سنة ١٨٨٤ أرجعت عدد أعضاء مجلس الإدارة إلى اثنين وثلاثين كما تنص على ذلك المادة الرابعة والعشرون ، ووزعت المقاعد كما يلي : عشرون فرنسيا ، وعشرة من الإنجليز ، وهولندي واحد ، وبلجيكي واحد . واستُبدل العضو البلجيكي بعضو واحد ألماني في سنة ١٨٩٩ ، واستبدل هو الآخر بعضو فرنسي في سنة ١٩١٥ . أما مجلس الإدارة في الوقت الحاضر فهو يتكون من تسعة عشر فرنسيا ، وعشرة من الإنجليز ، وهولندي واحد ، ومصريين اثنين ؛ وقد عين هذان المصريان في سنة ١٩٣٧ .

وتعين الجمعية العمومية للمساهمين أعضاء مجلس الإدارة لمدة ثمانية أعوام . وللأعضاء الذين تنتهي مدة عضويتهم أن يتجدد انتخابهم ثانية . وإذا شغل مقعد بوفاة أحد الأعضاء أو باستقالته ، حل محله عضو ينتخبه الأعضاء الباقون حتى تنعقد الجمعية العمومية للمساهمين ؛ فإما أن تقر هذا التعيين ، وإما أن تنتخب عضواً آخر .

ويجب أن يكون لكل عضو من أعضاء مجلس الإدارة مائة سهم من أسهم الشركة ، على ألا تكون محصنة ، وعلى أن تودع عند الشركة في خلال مدة عضويته . ويتقاضى أعضاء مجلس الإدارة ٠.٢٪ من صافي أرباح الشركة كل سنة ، مقسمة عليهم . وكانت هذه الأتعاب ٠.٣٪ قبل سنة ١٨٧١ .

( ٩ - قناة السويس )



وأعضاء مجلس الإدارة ينتخبون كل سنة الرئيس ونائب الرئيس ويجتمعون مرة في الشهر على الأقل .

ومن بين الواجبات التي يقوم بها أعضاء مجلس الإدارة : تعيين كبار الموظفين وفصلهم ، وشروط التعويض والخدمة وما شا كل ذلك ؛ ثم توظيف بعض المال الحر توظيفاً مؤقتاً ، وبحث المشروعات والخطط والمقترحات التي تتصل بعمليات القناة ؛ وعقد العقود ، وكل ما يتصل بشراء الأملاك أو بيعها أو شراء سفن أو آلات ؛ ثم الموافقة على الميزانية السنوية للشركة ، وكل ما يتصل بالتعويضات والحقوق التي نص عليها في عقد الامتياز ، وتوزيع المبالغ التي يحتفظ بها أو يصرف منها على معاشات الموظفين ومطالبهم ؛ ثم المسائل المتصلة بالأسهم والسندات .

فإذا أثرت مسألة تتعلق بأمر من هذه الأمور الحيوية ؛ كأن قدم اقتراح يتصل بتخفيض الرسوم أو زيادتها ، أو اقتراح آخر بتغيير النظم الأساسية للشركة ، أو اقتراح ثالث بتحويل بعض الأرباح أو بطلب عقد امتياز آخر ، أو اقتراح رابع بعمل اتفاقات أو اتحادات ، أو اقتراح خامس بإنهاء الشركة أو تصفيتها — فإن الدعوة ترسل إلى أعضاء مجلس الإدارة الغائبين ليجتمعوا في خلال شهر ويبحثوا المسألة من جميع وجوها ثم يصوتوا شخصياً مع الاقتراح أو ضده . فإذا لم يتمكن أحدهم من الحضور شخصياً فله أن يكتب مذكرة بآرائه يرسلها إلى الرئيس ، وعلى الرئيس أن يعرض آراء الغائبين . وتؤخذ الأصوات ويكون لأغلبية أصوات الحاضرين الأثر في قبول الاقتراح أو رفضه .

وتقوم إلى جانب مجلس الإدارة الذي فصلنا وظائفه فيما سلف « لجنة

إدارية » نص عليها في النظام الأساسي للقناة ( البنود من ٣٧ إلى ٤٢ )  
وتتكون هذه اللجنة من رئيس مجلس الإدارة وأربعة آخرين ينتدبون  
خاصة لهذا العمل . ويجتمع هؤلاء كلما دعاهم الرئيس ، على أن يكون ذلك  
مرة في الأسبوع على الأقل .

فأعضاء مجلس الإدارة هم إذاً الذين يعينون هذه اللجنة الإدارية ،  
ولهم الحق في أن ينتدبوا عضواً أو أكثر من أعضاء المجلس ، وفي أن ينتدبوا  
شخصاً أو أكثر من أى الأشخاص خارج المجلس ، ليقوموا بواجبات  
خاصة تعهد إليهم . وقد يقع هذا النذب على موظفين في الحكومة ، أو  
موظفين من رجال شركة القناة ، أو على أى رجال آخرين .

وقد نص على القواعد التى تتبع فى انعقاد الجمعية العمومية للمساهمين فى  
البنود بين ٤٣ - ٥٨ من النظام الأساسى للشركة . والأعضاء الذين لهم  
حق الاشتراك فى الجمعية العمومية هم الذين يملكون خمسة وعشرين سهماً  
على الأقل . والعدد القانونى الأدنى لانعقاد الجمعية هو أربعون ، وينبى أن  
يمثل ٣ من رأس المال على الأقل ؛ وإلا أجل انعقاد الجمعية . ولكل مساهم  
يملك خمسة وعشرين سهماً صوت واحد ؛ وليس لمساهم - مهما بلغ عدد  
أسهمه - الحق فى أكثر من عشرة أصوات .

وتنعقد الجمعية العمومية السنوية فى موعد بين أول مايو وأول أغسطس  
من كل سنة . وعلى كل مساهم - لى يحتفظ لنفسه بحق الاشتراك فى  
هذه الجمعية - أن يثبت حقه فى مكاتب الشركة قبل انعقاد الجمعية بخمسة  
أيام على الأقل . وفى حالة تقديم هذا الإثبات يستلم بطاقة تسمح له بدخول  
قاعة الاجتماع . ولا يقبل مندوبون عن المساهمين إلا إذا كانوا هم أنفسهم من

حملة الأسهم الذين لهم حق الاشتراك في الجمعية العمومية .

وإلى جانب ما تختص به الجمعية العمومية من الأعمال العادية ، ومن انتخاب أعضاء مجلس الإدارة فإنه يعرض عليها أثناء انعقادها كل القرارات الهامة وتؤخذ موافقتها عليها : وتلك هي القرارات التي تتصل بعقود امتياز جديدة ، أو لترصيد بعض المبالغ ، أو بتغيير النظام الأساسي ، أو بتصفية مركز الشركة المالي ، أو بزيادة رأس المال أو الديون إلى غير ذلك . ويمكن عقد اقتراع سري في الجلسة إذا طلب ذلك عشرة من الأعضاء .

وجرت عادة غربية في نهاية كل جلسة من جلسات الجمعية العمومية : وذلك أن يُقدّم لكل واحد من الحاضرين وسام فضي صك خاصة لهذا الغرض ، ويمكن التنازل عن هذا الوسام في مقابل عشرين فرنكا إذا أراد العضو استبداله .

### ادارة منطقة القناة في مصر

والإدارة المحلية في مصر هي حلقة الاتصال بين الشركة وبين الحكومة المصرية التي يمثلها مندوب له الحق في أن يبحث كل أعمال الشركة . وهذه الإدارة المحلية تختص بالمسائل التي تدور حول أرض منطقة القناة وحول الإشراف على المدن وفرض الضرائب . وسنبسط ذلك بعض البسط في القسم التالي . ثم إن هذه الإدارة المحلية مختصة أيضا بتعيين الموظفين وإحالتهم إلى المعاش وبتعويض العمال وغير ذلك . ويُستخدم الموظفون المتزوجون على أساس أنهم ذوو أسر ؛ فإذا كان لهم زوجات وأولاد يعيشون

في بلادهم الأصلية منحوا علاوات خاصة ، ومنحوا تسهيلات أخرى لتربية أولادهم .

## ( ٢ )

نحن الآن مقبلون على بحث الأمور الخاصة بمالية الشركة ، ويمكن أن نبينها بنظام إذا قسمناها كما يلي : — ( ١ ) الأسهم والسندات ( ب ) أسعار السوق ( ح ) الإيرادات والمصروفات ( د ) توزيع الأرباح العامة ( هـ ) فوائد الأسهم والسندات .

### ( ١ ) الأسهم والسندات

كان الأصل في رأس مال شركة قناة السويس أن يكون ٤٠٠.٠٠٠ سهم ، كل منها بمبلغ ٥٠٠ فرنك ، ولكل منها ٥ ٪ من الفائدة طبقا للنظام الموضوع وقد وضعت هذه في السوق في نوفمبر سنة ١٨٥٨ . وقد رأى دى لسييس أن تشترك كل دول الغرب ماليا في هذا المشروع ، فاحتفظ بكتل من الأسهم لكل واحدة من هذه الدول . لكن آماله خابت وأوشك المشروع أن يفشل لولا أن استجابت له فرنسا ومصر استجابة نبيلة . واشترت إنجلترا أسهم الحديد في ما بعد . ومن الجدول التالي نستطيع أن نرى ما احتفظ به لكل دولة من الأسهم مع مقارنته بموقف كل دولة وما اشترته فعلا من هذه الأسهم : —

اسم الملكة	الأسهم التي احتفظ بها لكل ملكة	الأسهم التي اشترتها فعلا كل ملكة
الحكومة المصرية	٦٤,٠٠٠	١٧٧,٦٤٢
ترصيا	}	٧٥٠
مصر		٩٩٨
تولس		١,٧١٤
فراسا	}	٢٠٧,١٦٠
الجزائر		٧٢٨
بريطانيا العظمى	}	لا شيء
مالطة		٨٥
النمسا		١٦٣
الروسيا		١٧٤
ألمانيا	}	٥
بروسيا		١٥
السويد والنرويج		١
الدانمارك		٧
سويسرة		٤٦٠
الأراضي المنخفضة	}	٢,٦١٥
بلجيكا		٥٧٣
إسبانيا		٤,١٦١
البرتغال	}	٥
إيطاليا		٢,٧١٩
اليونان		٢٥
الولايات المتحدة		لا شيء
المجموع	٤٠٠,٠٠٠	٤٠٠,٠٠٠



وطبقا للقرار الذي اتخذته الجمعية العمومية للمساهمين في اجتماعها السنوى المنعقد في ٢ يونيه سنة ١٩٢٤ نصّف كل سهم من غير زيادة رأس المال . وبذلك أصبح عدد الأسهم ٨٠٠.٠٠٠ قيمة كل منها الاسمية ٢٥٠ فرنكا . ومن هذه تملك الحكومة البريطانية ٥٠٤.٣٥٣ .

ولأسهم رأس المال ربح سنوى مقدارة ٥ ٪ يدفع كل نصف سنة في أول يوليه وأول يناير . وكذلك للأسهم الحق في الفوائد فهي تشترك في ٧١ ٪ من صافي الأرباح .

وتستهلك أسهم رأس المال هذه تدريجياً ويحمل محلها أسهم من نوع آخر اسمها أسهم التمتع . ولهذه نفس الميزات لولا أنه ليس لها ٥ ٪ من الربح على رأس المال الذى دفع . واستهلاك أسهم رأس المال يحدث سنويا بسحب في ١٥ ديسمبر من كل سنة ، وتدفع قيمة كل سهم يستهلك في أول يناير . ومن أسهم رأس المال البالغ عددها ٨٠٠.٠٠٠ استهلك السدس بهذه الطريقة .

وقد أصدرت الشركة في الحين بعد الحين سندات على قروض خاصة . فوضتها في عقدها الجمعية العمومية للمساهمين لكي تقوم الشركة بتنفيذ برنامجها الخاص بأعمال القناة . فهناك مجموعة تشمل ٢٦.٧٣٠ سندا ٣ ٪ قيمتها ٥٠٠ فرنك تدفع في خلال خمسين سنة بسحب سنوى بدأ في سنة ١٨٨٥ وقد دفعت جميعها في ١٩٣٤ . ثم هناك مجموعة ثانية من سندات القروض تشمل ٢٣٨.٩٦٤ من نفس الصنف تدفع في خلال خمس وسبعين سنة بسحب بدأ في سنة ١٨٨٧ وسيكون آخر سحب لها في سنة ١٩٦٢ . ثم هناك مجموعة ثالثة تشمل ٧٥.٠٠٠ لمدة ثلاث وخمسين سنة بدأ أول سحب لها في ١٩٠٩ وسيكون آخر سحب لها في سنة ١٩٦١ . وقد صدرت

أخيراً سندات ٥ ٪ عددها ٢٥٢٦٥٥ في سنة ١٩١٥ و ١٩١٦ و ١٩١٨ وستدفع في سنة ١٩٤٥ على الأكثر .

### ( ب ) أسعار السرى

مرت القناة في سنواتها الأولى بفترة عصيبة كانت تعاني في خلالها أزمة مالية حادة للتكاليف الباهظة التي اقتضاها حفرها ، ولأن أصحاب السفن لم يسرعوا إلى استخدامها والانتفاع بها بعد أن فتحت . ففي سنة ١٨٧٠ أى في السنة التالية لافتتاح القناة هبطت الأسهم من ٥٠٠ فرنك للسهم الواحد إلى ٢٧٢ . وفي السنة التالية هبطت إلى أدنى من ذلك فبلغت ٢٠٨ ولم ترتفع السندات فوق القيمة الاسمية إلا في ١٨٧٥ . ومنذ تلك السنة ظلت ترتفع بانتظام ، وهاك جدولاً يبين متوسط الأسعار السنوية في العشرين سنة بين ١٩١٩ — ١٩٣٨

#### بورصة الأوراق المالية بلندن

السنة	أعلى سعر	أقل سعر	السنة	أعلى سعر	أقل سعر	السنة	أعلى سعر	أقل سعر
١٩١٩	١٨٨ ½ جنيهها	١٤٠	١٩٢٤	٩٣ ½	٥٤ ½	١٩٣٢	١٩٧	١٣٩ ½
١٩٢٠	١٤٥	١٢٣	١٩٢٥	١١٨	٩٢	١٩٣٣	٢٥٧	١٨٩ ½
١٩٢١	١٢٢	١٠٦ ¾	١٩٢٦	١٠٨	٧٦	١٩٣٤	٢٦٧	٢٤٢ ½
١٩٢٢	١٢٩	١١٥	١٩٢٧	١٣٢ ¾	١٠٧	١٩٣٥	٢٦٩	٢٢٧
١٩٢٣	١٢٤ ½	١٠١ ½	١٩٢٨	١٧١	١٤٩	١٩٣٦	٢٦٥	٢٣٠
			١٩٢٩	١٢٥	٢١٥	١٩٣٧	٢٥٦ ½	١٥٧ ½
			١٩٣٠	١٥٢	١٣٠	١٩٣٨	١٧٦ ½	١٠٩
			١٩٣١	١٥٨	١١٦ ½			

الأسهم المقسمة

( تبدأ من سنة ١٩٢٤ )

ويدل آخر رقم من هذه الأرقام على أن نصيب الحكومة الإنجليزية من هذه الأسهم قد قدر في سنة ١٩٣٨ بمبلغ ٣٩ مليون جنيه .

### (ح) الإيرادات والمصروفات

إن المورد الرئيسى لدخل الشركة هو بطبيعة الحال رسوم القناة . ولكن لها إلى جانب ذلك بعض الأرباح التى تستخلصها من تأجير أرضها ومنشآتها فى ميناء بورسعيد . وإلى جانب ذلك تحصل الشركة على دخل صغير من المال الاحتياطى الموقوف على بعض الأعمال ودخل القناة السنوى فى الوقت الحاضر يبلغ ٩ ملايين من الجنيهات أو يزيد على ذلك قليلا . ومن بنود المصروفات دفع الأرباح ، واستهلاك السندات ، ومصروفات أخرى لا علاقة لها بالإدارة . وكل هذا يستنفد ١٩ ٪ من الإيرادات ، ثم إن أعمال الصيانة تمتص ٢٠ ٪ من هذه الإيرادات .

وفى السنة الأولى للقناة بلغ الدخل من رسوم السفن ٤٣٤٥٨٧٥٨ فرنك ( أى ١٧٢٢٤١٠ جنيه إنجليزى ) ومن مرور الركاب ٢٦٣٥٥٢ فرنك ( أى ١٠٤٠٠ جنيه إنجليزى ) أما أرقام السنين العشر بين ١٩٢٩ إلى ١٩٣٨ فهى كما يلى مقدرة بالجنيهات الإنجليزية

السنة	إيرادات من رسوم السفن	إيرادات من رسوم الركاب
١٩٢٩	٨٧١٥٩٠	١١٩٦٥٠
١٩٣٠	٨٢٥٧٦٣٠	١١١٧١٠
١٩٣١	٧٩٦٤١٧٠	١٠٦١١٠
١٩٣٢	٨٧٩٠٥٥٠	١٣٢٦٠٠
١٩٣٣	٩٩١٨١٨٠	١٣٥٠٨٠
١٩٣٤	١٠٩٨٦٧١٠	١٥٣٧٣٠
١٩٣٥	١١٥٤٨١٦٠	٣٩٩٨٦٠
١٩٣٦	١٠٩٠٦٩٢٠	٤٩٥٠٦٠
١٩٣٧	١٠٥٣٨٣١٠	٢٦٨٥٣٠
١٩٣٨	٩٥٢٢٦٥٠	١٣٦٠٢٠

### (٥) توزيع الأرباح العامة

توزع أرباح الشركة طبقاً للنظام الأساسي وطبقاً لشروط عقد الامتياز حسب النسب التالية : ١٥٪ / النصيب الأصلي للحكومة المصرية ، ١٠٪ / نصيب المؤسسين ، و ٢٪ / نصيب أعضاء مجلس الإدارة ، و ٢٪ / معاشات الموظفين ، و ٧١٪ / فوائد لحملة الأسهم .

ومنذ سنة ١٩٠٠ لم تستلم الحكومة المصرية نصيبها من الأرباح البالغ ١٥٪ وهو النصيب الذي حدد لها أصلاً . فإنها تنازلت عن هذا النصيب للبنك العقاري ؛ وهو بيت مالي فرنسي أقرض الخديوى قروضاً عظيمة . وقد حوّل البنك حقوقه في مقابل اثنين وعشرين مليون فرنك إلى جمعية اسمها « الجمعية المدنية لاسترجاع ١٥٪ من أرباح شركة قناة السويس المقررة للحكومة المصرية » . وقد قسمت هذه الجمعية تلك القروض إلى ٨٤٥٠٧ جزءاً : قسم كل جزء منها إلى جزئيات خمسة فأصبح مجموعها ٤٢٢٥٣٥ كلها تشترك في ١٥٪ من أرباح القناة . وقد عين بنك الخصم الأهلى وكيلًا لهذه الجمعية . ولهذا البنك تدفع شركة قناة السويس النصيب الأصلي للحكومة المصرية كل عام . وهو ١٥٪ من صافي الأرباح كما ذكر من قبل .

وكان المؤسسون الذين يستلمون ١٠٪ من صافي الأرباح هم في الأصل الأشخاص الذين اعتمد تعيينهم الوالى . وأولئك هم الذين اشتركوا في تأسيس العمل إما باشتراكهم الفعلى ، وإما ببخوتهم ، وإما بمالهم . وقُسمت مخصصاتهم في مبدأ الأمر إلى مائة قسم ؛ ولكن قسم كل واحد منها في سنة ١٨٥٩ إلى عشرة فأصبحت ألفاً . وحينما كتب الجدول النهائى للمستحقين في تلك السنة تبين أنهم ١٦٠ شخصاً . وقد تقبل بعضهم أنصبتهم من غير

حماسة ظاهرة ؛ لكن بعضهم رفض قبولها من حيث المبدأ . وفي سنة ١٨٨٠ قسّمت هذه المشور كل منها إلى مائة فأصبحت ١٠٠٠٠ ر ١٠٠ تشترك جميعها في ١٠ ٪ من الأرباح . وكانت نتيجة كل ذلك أن كل قسم من هذه المائة ألف يتيح لصاحبه الحق في فرنك واحد عن كل مليون فرنك من الأرباح الموزعة .

### ( هـ ) فوائد الأسهم والسندات

إذا وضعنا جدولاً يبين الفوائد التي استلمها المساهمون الأصليون في رأس المال فيجب أن نذكر أن الأسهم الأصلية بقيمتها ٥٠٠ فرنك لكل منها قد تنصفت في سنة ١٩٢٤ فأصبحت قيمتها ٢٥٠ فرنك فقط ؛ ثم يجب أن نذكر أن الفوائد كانت تدفع إلى سنة ١٩٣٠ بما فيها تلك السنة بعد خصم الضرائب الفرنسية . ومنذ سنة ١٩٣٨ أصبح دفع هذه الفوائد خاضعاً لضريبة دخل مصرية مقدارها ٧ ٪ . ستزداد تدريجياً إلى ١٠ ٪ .

السنة	صافي فائدة السهم	السنة	مجل فائدة السهم
	بنس ، شلن ، جنيه		بنس ، شلن ، جنيه
١٩١٩	٣ ٥ ٤	١٩٣١	١١ ١٥ ٦
١٩٢٠	٧ ١٦ ٤	١٩٣٢	٩ ١٨ ٥
١٩٢١	— ١٣ ٤	١٩٣٣	٥ ١٣ ٦
١٩٢٢	— ١٠ ٤	١٩٣٤	٩ — ٧
١٩٢٣	١ ٢ ٥	١٩٣٥	٦ ٣ ٧
١٩٢٤	— ١٤ ٢	١٩٣٦	٣ ٢ ٥
١٩٢٥	١٠ ١٦ ٢	١٩٣٧	٥ — ٥
١٩٢٦	١١ ٧ ٣	١٩٣٨	٤ ١٥ ٤
١٩٢٧	٤ ١٣ ٣		
١٩٢٨	٣ ٢ ٤		
١٩٢٩	٥ ٥ ٤		
١٩٣٠	١١ ٧ ٤		



(٣)

لم يؤثر شيء في مالية قناة السويس مثل ما أثرت الرسوم والأجور التي تُجبى على السفن والمسافرين الذين يخترقون القناة ، وقد ضاقت بها الدول البحرية ذرعا ونظر إليها أصحاب السفن شذرا ؛ وفي السنوات الأولى العجاف كانت مثارا للنقاش فيما يتصل بأسعارها وبالطريقة التي تحسب بها .

وقد قدر في الأصل أن يُجبى رسم أقصاه عشرة فرنكات من الذهب عن كل طن في السفينة ؛ ومثل هذا المبلغ عن كل مسافر . ولكن نظرا لقلة التجارة التي سارت في القناة أول الأمر كان من اللازم أن يستقر الرأي على ضريبة إضافية أخرى إذا أريد بالقناة أن تستمر في عملها ، وقد فرضت هذه الضريبة الإضافية على بعض أنواع النقل البحري ، وأعلن أنها لم تكن إلا إجراء مؤقتا . واجتمعت « اللجنة الدولية لتحديد حمولة السفن » في القسطنطينية سنة ١٨٧٣ وقررت أن تكون الضريبة الإضافية ثلاثة فرنكات عن كل طن ، على أن تتناقص هذه الضريبة خمسين سنتيا إذا بلغ مجموع حمولة السفن التي استعملت القناة ١٠٠٠٠٠ طن . فإذا بلغ مجموع حمولة السفن التي استعملت القناة ٢٠٠٠٠٠ ر ٢ طن تلاشت هذه الضريبة ؛ وفعلا أمكن إزالة هذه الضريبة الإضافية في يناير سنة ١٨٨٤ .

ومنذ ذلك التاريخ لم تصل الرسوم إلى حدها الأقصى المسموح به ؛ بل لقد تناقصت بانتظام لزيادة التجارة إلا في حالة واحدة زادت فيها نظرا لتناقص التجارة خلال الحرب الكبرى وبعدها . على أن هذه الضريبة الإضافية لم تطبق على السفن الفارغة . ولم يحدث أن تساوت السفن الفارغة والسفن

المشحونة إلا مرة واحدة في سنة ١٩١٨ - ١٩١٩ .

وقد ألغت الحكومة المصرية في سنة ١٩٣٥ فقرة الذهب من كل العقود فأتار ذلك مسألة تتصل بالحد الأقصى لرسوم القناة ، وهي التي كانت قد حددت بالفرنكات الذهب . وقد تقرر أخيراً أن يحسب الحد الأقصى لرسوم القناة بالقروش - أى بثلاثة وستين قرشاً عن كل طن - ولكن في حالة ما إذا هبطت العملة المصرية يجب أن يرتفع الحد الأقصى إلى ما يساوى هذا المبلغ ذهباً . ومعنى ذلك أن مستوى الذهب لا يزال معمولاً به فيما يختص بالحد الأقصى للرسوم . ولكن لم يحدث منذ سنة ١٩٣٥ أن طبق مبدأ الحد الأقصى فلا زالت تدفع هذه الرسوم حسب الجنيه الاسترليني والقروش بدلاً من أساس الذهب الذي كانت تدفع طبقاً له في الزمن الماضي .

والجدول التالي يسجل التغيرات التي عانتها الرسوم منذ سنة ١٨٨٤ إلى سنة ١٩٣٨ . والأجور التي تدفع عن كل مسافر هي نفسها الأجور التي تدفع عن كل طن في أية سفينة من السفن . أما الأطفال بين الثالثة والثانية عشرة فإنهم يحاسبون بتعريفه الطن في السفن الفارغة . ولا تدفع رسوم على الأطفال ممن هم دون الثالثة ، ولا على البحارة الذين يعدون من بين مواد السفينة على أن يكون مع هؤلاء شهادة بأنهم تابعون لأصحاب السفينة .

تعريفة السفن الفارغة عن كل طن	تعريفة السفن المشحونة عن كل طن	تاريخ تنفيذ التعريفة
فرنك ذهباً ٧,٥٠	فرنك ذهباً ١٠	أول يناير سنة ١٨٨٤
٧	٩,٥٠	١٨٨٥ د د د
٦,٥٠	٩	١٨٩٣ د د د
٦	٨,٥٠	١٩٠٣ د د د
٥,٢٥	٧,٢٥	١٩٠٦ د د د
٤,٧٥	٧,٢٥	١٩١١ د د د
٤,٢٥	٦,٧٥	١٩١٢ د د د
٣,٧٥	٦,٢٥	١٩١٣ د د د
٤,٢٥	٦,٧٥	١٩١٦ د أبريل
٤,٧٥	٧,٢٥	١٩١٦ د أكتوبر
٥,٢٥	٧,٧٥	١٩١٧ د أول يناير
٦	٨,٥٠	١٩١٧ د يوليه
٨,٥٠	٨,٥٠	١٩١٨ د يناير
٦	٨,٥٠	١٩٢٠ د مارس
٥,٧٥	٨,٢٥	١٩٢٠ د أكتوبر
٥,٥٠	٨	١٩٢١ د د د
٥,٢٥	٧,٧٥	١٩٢٣ د مارس
٥	٧,٥٠	١٩٢٤ د يناير
٤,٧٥	٧,٢٥	١٩٢٥ د أبريل
٤,٥٠	٧	١٩٢٨ د د د
٤,٤٠	٦,٩٠	١٩٢٩ د يناير

تاريخ تنفيذ التعريفة	تعريفة السفن المشحونة عن كل طن	تعريفة السفن الفارغة عن كل طن
أول سبتمبر سنة ١٩٣٠	فرنك ذهباً ٦,٦٥	فرنك ذهباً ٣,٣٢٥
١٥ نوفمبر » ١٩٣١	٦	٣
أول إبريل » ١٩٣٤	٥,٧٥	٢,٨٧٥
٨ يولييه » ١٩٣٥	بنس شلن ٦ ٧	بنس شلن ٩ ٣
أول يولييه » ١٩٣٦	— ٧	٦ ٣
» إبريل » ١٩٣٧	— ٦	— ٣
١٥ ديسمبر » ١٩٣٨	٩ ٥	١٠ ٢

وقد نص على القواعد التي تنظم الرسوم والأجور في البنود من ٢٢ إلى ٣٢ من « قواعد الملاحة » التي طبعتها الشركة . وقد ذُلت هذه القواعد بمقتبسات من « قواعد قياس الحمولة » وهي التي قررتها « اللجنة الدولية لتحديد حمولة السفن » المنعقدة في سنة ١٨٧٣ . وكذلك ذُلت بمجدول يشمل التخفيضات الإضافية التي تسمح بها شركة قناة السويس في بعض الأحوال . وهناك تعريفة خاصة بالتجارة المحلية بين بورسعيد والإسماعيلية . وتدفع السفن نصف الرسوم إذا هي استعملت نصف القناة فقط . وعلى الذين يحكثون في القناة أكثر من أربع وعشرين ساعة رسوم خاصة . ثم هناك رسوم دلالة أخرى تدفعها السفن التي تستخدم ميناء بورسعيد من غير أن تخترق القناة . فإذا كان من الضروري أن تُجر السفينة أو تُخفف فعليها أن تدفع رسوما قليلة ولكن الرقاسات التي تقوم بالجر أو بالحراسة لا تدفع رسوما في

سيرها في القناة لمقابلة السفن أو عند عودتها بعد قيامها بمهمتها ؛ على أنه يجب ألا تحمل هذه الرفاسات بضائع ولا مسافرين .

وينبى أن تُدفع الرسوم والأجور تقدا مقدما قبل المرور بالقناة . ويكون دفعها بإحدى بلاد ثلاث : إما بمصر ، وإما في باريس ، وإما في لندن . والأجور الإضافية التي قد تتطلبها ظروف خاصة يجب أن تدفع أيضا قبل المرور ويكون ذلك في مكاتب الشركة في مصر .

وطبقا للفقرة الأولى من البند الثاني والعشرين من هذه القواعد نص على أن « حمولة السفن التي تدفع عليها الرسوم والأجور بحسب هذه القواعد يجب أن تكون صافي الحمولة الناتجة بحسب نظام التقدير الذي وضعته اللجنة الدولية المنعقدة في القسطنطينية في سنة ١٨٧٣ ، وتستخرج بهذه شهادات خاصة في كل بلد .

وهذه الشهادات الخاصة ( شهادات قناة السويس ) تصدرها في كل بلد من البلاد السلطة المختصة بقياس حمولة السفن . ففي إنجلترا مثلا تتولى هذه السلطة وزارة التجارة . وأية سفينة لا تستطيع أن تبرز شهادة مثل هذه يقيسها موظفو الشركة بحسب قواعد لجنة القسطنطينية ، وتظل أقيسة موظفي الشركة معمو لا بها وتجبى عليها الرسوم المفروضة حتى يحين الوقت الذي تبرز فيه السفينة شهادة قناة السويس .

وليس لقياس الحمولة الذي قررت قواعد لجنة القسطنطينية شأن بوزن البضاعة المحمولة ولا بالفراغ الذي تشغله هذه البضاعة . فكل طن من حمولة السفن يحسب بحسب قاعدة عامة نص عليها فيما يلي : « إن إجمالى الحمولة أو مجموع ما تستطيع أن تحمله السفينة يجب أن يشمل الأقيسة الدقيقة



لكل أنواع الفراغ في السفينة بلا استثناء ، وذلك فيما هو أدنى من سطح السفينة المائي ؛ كما أنه يشمل كل فراغ مغطى تغطية دأعة أو مقفل فيما هو أعلى من سطح السفينة المائي .

ويطرح الكثير قبل أن نصل إلى صافي المحاولة التي تجبي عليها الرسوم . فيجب أن يطرح من الأقيسة العامة التي ذكرت أنواع الفراغ التي يشغلها الضباط والبحارة في السكنى والنوم ، وكذلك ينبغي أن يطرح منها المكاتب والفراغ الذي تشغله الآلات والصهاريج ومخازن الفحم والأمكنة التي تحفظ فيها أدوات الملاحة إلى غير ذلك .

وعلى موظفي الشركة أن يفحصوا «شهادة شركة القناة» ، وأن يتأكدوا أنه لم توضع بضائع في الفراغ المغنى من الرسوم ، ولو أنه لم تتبع كل هذه النظم في قياس حمولة السفن ، لضاع وقت طويل جدا في قياس كل سفينة وفي تقدير ما عليها من البضائع ، كانت تتعقد هذه المسائل وكان يحدث ذلك تأخيرا للسفن وازدحاما في الموانئ . وعلى كل صاحب سفينة أن يعلن طبيعة البضاعة التي تحملها سفينته ، والمكان الذي وردت منه ، والمكان الصادرة إليه . فمثل هذه المعلومات تمكن الشركة من وضع إحصاءات قيمة توضح اتجاهات التجارة بين الشرق وبين الغرب .

#### (٤)

بعد أن افتتحت القناة بوقت وجيز رؤى أن تبدأ الشركة منهجا من مناهج الإصلاح والتحسين بحيث تقوم بالواجبات التي تقتضيها مصالح العالم التي تتمصل بالنقل البحري . ومنذ ذلك الحين قامت الشركة بتنفيذ مناهج

للإصلاح والتعمير لا تكاد تنقطع . ففضلا عما تقوم به الشركة من صيانة القناة فقد خصصت مشروعات لتنشئة ميناء بورسعيد ، ولتطويل مرسى السفن فيها وتعميقه ، ولتوسيع القناة ، ولتعميق أغوارها ، ولتكبير الجوانب ثم لتحسين المنحنيات .

والحق لم تكن القناة في أى يوم من أيامها عملا ثابتا يقف عند حد ، بل لقد نشأت مع الزمن ، وحاولت أن تسير ما يقتضيه تقدم صناعة السفن من زيادة الحمولة ، وتكاثر العدد . ولم يكن يستطيع أحد في سنة ١٨٦٩ أن يتنبأ بأن سفينة مثل « إمبرس أف بريتن » حمولتها ٤٢٠٠٠ طن سوف تخترق القناة .. وهى السفينة التى عاد عليها ملك إنجلترا وملكته من رحلتها فى كندا .

ولم يتغير طول القناة نفسها . فهو ١٠١ ميل من منار بورسعيد إلى الحد الجنوبي لميناء بور توفيق . لكن المسالك عند الطرفين قد زادت فى الطول كثيرا . فبعد أن كانت مسالك بورسعيد ميلا وربع ميل أصبحت الآن أربعة أميال ؛ وبعد أن كانت مسالك السويس ١٣٠٠ ياردة أصبحت الآن ميلين وثلث ميل .

وحينا نبحث هذه الأرقام نرى لسهولة العرض أن نسردها على وجه التقريب من غير كسور حتى لا نتعقد أبحاثنا .

وقد كان اتساع القناة عند أغوارها ٧٢ قدما فى مبدأ الأمر ، وكان العمق نفسه ٢٦ قدما ؛ وكان على جوانبها ثمان محطات جانبية تستطيع أن تتقابل عندها السفن الرائجة والسفن العادية . وكان اتساع القناة عند هذه المحطات فى القاع ٨٩ قدما ؛ وكانت تستطيع السفن أن تمر جنبا إلى

جنب في بحيرة التماسح وفي المياه المتسعة عند البحيرات المرة .  
أما القناة نفسها فتخلو من الأهوسة لأنها في مستوى سطح البحر .  
وهي مستقيمة ليس في طولها جميعه إلا أربعة عشر منحن . وتسير القناة  
٨٩ ميلا في خط مستقيم .

وبدئ بأول مشروعات التحسين في سنة ١٨٧٦ . وكان الغرض منه  
تكبير المحطات الجانبية ، وتسهيل المنحنيات ، وتوسيع القناة إلى  
٩٢ قدما فيما بين البحيرات المرة والسويس . وكان قد أصبح هذا التوسيع  
ضروريا لتيارات المد والجزر التي كان يحدثها البحر الأحمر . وكانت تصل  
سرعة هذه التيارات إلى ثلاث عقد في بعض الأحيان حتى كانت تدفع بعضه  
السفن إلى الشاطئ . أما المد والجزر عند البحر الأبيض فهو تافه لا أثر له .  
وقررت الشركة أن تقوم ببرنامج آخر من برامج التحسين في سنة  
١٨٨٤ . وبدئ بتنفيذه في سنة ١٨٨٧ وأتم في سنة ١٨٩٨ . وينبني أن  
نذكر هنا أن خطط التحسين هذه تقرها لجنة اسمها « اللجنة الدولية  
الاستشارية الفنية » . وهي تتكون من اثني عشر خيرا اختيروا من  
الدول الأوروبية المختلفة . ولهؤلاء من الكفاية ما يسمح لهم بأن يبدوا  
آراءهم في مختلف الأمور البحرية . وتجتمع هذه اللجنة في باريس في شهر  
أكتوبر من كل سنة .

#### برنامج سنة ١٨٨٤

وسعت القناة طبقا لهذا البرنامج في كل أجزائها فأصبح عرضها  
١٢١ قدما ؛ وعمقت إلى ٢٦ قدما . ثم إن العمق نفسه زاد إلى ٢٨ قدما  
أولا ثم إلى ٢٩ قدما .

على أن العمل لم يقف عند هذا الحد ، بل نفذت تحسينات أخرى في عشر السنوات بين سنة ١٨٩٨ إلى سنة ١٩٠٨ فقد وُسِّعت المحطات الجانبية إلى ١٤٨ قدما وعمقت القناة إلى ٣٣ قدما .

### برنامج سنة ١٩٠٨

وسعت جوانب القناة ليكون عرضها ١٤٨ قدما في أجزائها جميعا من أولها إلى آخرها بعمق مقداره ٣٣ قدما ؛ ثم عمقت إلى ٣٦ قدما ؛ وأتم هذا البرنامج في سنة ١٩١٤ .

### برنامج سنة ١٩١٢

لما أُقبلت سنة ١٩١٢ كان حجم السفن التي تستخدم القناة قد زاد زيادة كبيرة . فاقضى الأمر أن يوضع برنامج للعمل تقوم الشركة بتنفيذه قبل أن يتم برنامج سنة ١٩٠٨ . على أن هذا البرنامج تعطل حين نشبت الحرب العالمية . فلم يتم إلا في سنة ١٩٢٤ . وكان هذا البرنامج أضخم ما قامت به الشركة إلى ذلك الحين ؛ وكان الغرض منه أن يسمح بالمرور لسفن طولها ٧٢٠ قدما وعرضها ٩٢ قدما وعمقها ٣٣ قدما . ومن أجل ذلك أيضا وُسِّعت مراسي السفن في السويس وپورسعيد كما حُسِّنت القناة نفسها . وقد عمق طريق القناة إلى ٣٩ قدما ، ووسع الجزء بين البحيرات المرة وبين السويس فأصبح عرضه ١٩٧ قدما ؛ وبذلك عولجت تيارات المد والجزر . وكذلك وسعت المحطات الجانبية التي تقع في شمال طوسون فأصبحت بنفس العرض ؛ وعدلت المحطة الجانبية الكبرى في بحيرة التمساح كما عدلت المنحنيات المختلفة .

## برنامج سنة ١٩٢١

اخطط هذا البرنامج لكي تستطيع سفن حولتها ٤٥٠٠ رطن وعمقها ٣٦ قدما أن تمر بالقناة . ومن أجل ذلك وسعت القناة جميعها إلى عرض ١٩٧ قدما بعد أن كانت أجزاء منها لا تزال ١٤٨ قدما . أما عمق القناة جميعها فقد زاد إلى ٤٢ قدما ؛ وأصلحت بعض المعجنات أيضا وأتم هذا البرنامج في سنة ١٩٣٣ .

وقد استمرت أعمال التحسين والإصلاح منذ سنة ١٩٣٣ . وقد قصدنا بكلمة « عرض القناة » إلى الآن عرض الطريق السفلى للقناة الذي تمخره البواخر أى الطريق الذي يجب أن تسير فيه السفينة مما هو دون سطح الماء ، أما عرض القناة عند سطح الماء فهو يتراوح الآن بين ٤٠٠ قدم و ٥٠٠ قدم .

ويمكن لسفن عمقها ٣٤ قدما أن تمر بالقناة الآن ؛ ولكن أكبر عمق لسفينة سجل إلى الآن كان ٣٣ قدما وهو عمق « إمبرش أف بريتن » . ولا تدل الأحوال الحاضرة على أن هذا الرقم سيزداد إلا بعد انقضاء مدة طويلة .

ويفكرون الآن في عمل محطة جانبية عظيمة جوار القنطرة يكون طولها ألف قدم تقريبا .

وفي نفس الوقت الذي تقدمت فيه أعمال القناة بهذه الوسائل التي بسطناها عنى عناية خاصة بميناء بور سعيد نفسها . فالأحواض الآن تشمل ٦٥٠ فدانا وهذه مساحة تساوى خمسة أضعاف المساحة الأصلية . وقد مد



الرصيف الغربى فأصبح طوله الآن ٢٣٠٠٠ قدم ، وبني رصيف آخر إلى الجانب الشرقى من القناة طوله ٨٤٠٠ قدم . وكذلك وسعت مراسى السفن فأصبحت الآن أربعة أضفاف ما كانت عليه فى سنة ١٨٦٩ . وهى تبلغ الآن ٢٠٠٠ قدم عرضا حينما تلتقى بالبحر الأبيض المتوسط

### ( ٥ )

تشرف على أعمال القناة وصيانتها إدارتان تابعتان للشركة وهما إدارة الهندسة وإدارة المرور . وقد قسمت القناة كما أسلفنا إلى ثلاث مناطق حتى ييسر لهاتين الإدارتين القيام بأعمالهما . وتقع كل منطقة من هذه المناطق فى ثلث القناة . ويشرف على كل منها رئيس قسم يسكن بورسعيد والإسماعيلية وبور توفيق حسب المنطقة التى يشرف عليها .

### إدارة الهندسة

وإدارة الهندسة هى التى تعنى ببرامج العمل والإصلاح . وتستدعى الأعمال التى تقوم بها أن يكون للشركة مصانع تستخدم فيها الكراكات وآلات لحفر الصخور . وكذلك تستدعى صيانة القناة التجريف والتطهير الدائم عند بورسعيد وفى مواطن كثيرة من القناة حيث تحمل ريح الصحراء رمالا تذروها على القناة . وتستخرج الكراكات سنويا مواد تبلغ من ثلاثة إلى أربعة ملايين ياردة مكعبة .

وكذلك تتطلب واجهات الأرصفة عناية دقيقة ، لأنها عرضة لما تحدثه السفن من تلاطم الأمواج . وقد جربت أصناف أخرى من الحوائط من

حين إلى حين . واستكشفت بعض أجزاء من الحوائط صمدت للأمواج من خمسة عشر إلى عشرين عاما .

وتشرف الشركة على طرقها الخاصة ، كما تشرف على مدينتي الإسماعيلية وپور توفيق .

وتقوم إدارة الهندسة على الإصلاحات أيضا . فتستخدم الشركة أسطولا كبيرا جدا من الكراكات وسفن التعويم والقوارب والزوارق ، وهي تعمل على صيانة كل هذه الأدوات ؛ لذلك أنشئت مصانع في الإسماعيلية وپور توفيق . ويقوم المصنع الرئيسى لأعمال الإصلاح في پور فؤاد ، ولا يكاد يوجد شيء لا يمكن إصلاحه في هذا المصنع . ففيه قسم للحام الكهربائى وللحام بالأوكسجين ؛ وفيه قسم لصناعة الذبابة مما تحتاج له المكاتب . وقد زار كاتب هذه السطور بنفسه هذه المصانع ، ودهش لمدى الأعمال الواسعة التى تستطيع القيام بها ، ثم إن فيه مخازن ضخمة تحتوى على سبائك المعدن والخشب وقطع الغيار من كل الأصناف ، بحيث تستطيع أن تقوم بحاجات الشركة لمدى سنة كاملة .

وهناك معامل لتنقية مياه الشرب تقوم بحاجات منطقة القناة ؛ وتأخذ السفن منها مياهها عند مرورها . فليور سعيد وپور فؤاد معمل من هذه المعامل وللإسماعيلية معمل ثانٍ ؛ والسويس معمل ثالث . وتستمد هذه المعامل الثلاثة مياهها من قناة الماء العذب . وحينما تؤخذ هذه المياه تنقى بخلطها بـبرمنجات اليوتاس ؛ ثم تطهر بأن ترشح فى أحواضٍ من الحصى والرمل الدقيق ، وبعد ذلك يوضع عليها الكلور .

## إدارة المرور

ولعل العمل الذى تقوم به إدارة المرور التابعة لشركة قناة السويس مما يهتم له الجميع . فإلى سنة ١٨٨٧ كان لا يُسمح للسفن أن تمر بالقناة إلا نهارا . وحتى إلى سنة ١٩٣٤ لم يكن يسمح للسفن المشحونة زيت البترول أو بضاعة أخرى خطيرة ، أن تمر ليلا .

وكان مجموع الزمن الذى تستغرقه سفينة في مرورها بالقناة في سنة ١٨٧٠ ٤٨ ساعة و ٥ دقائق . وتناقصت هذه المدة حتى انخفضت في سنة ١٩٢٨ إلى ١٥ ساعة و ٩ دقائق إذا حُسب الزمن الذى تبقاه السفينة في القناة ، و ١٢ ساعة و ٧ دقائق إذا حُسب الزمن الذى تقضيه السفينة في سيرها فقط ، أما المدة الحالية فقد أصبحت ١٣ ساعة و ٢٣ دقيقة لبقاء السفينة ، و ١١ ساعة و ٣١ دقيقة لسيورها . وكان أسرع مرور قامت به سفينة هو ١١ ساعة و ١١ دقيقة . وتسير السفن في القناة بمعدل سبع عقد في الساعة .

وتبدأ إدارة المرور عملها حينما تقبل سفينة من الخارج . فعلى قبطان السفينة أن يتصل لاسلكيا بوكلائه في الميناء ليبلغهم اسم السفينة وجنسياتها ؛ وليُعلمهم عما إذا كان ينوى أن يقيم في الميناء أو يمضي قُدُما في القناة ؛ وليخبرهم بالساعة التى قد يصل فيها إلى الميناء وبمدة بقاءه ، كما أن عليه أن يوضح إذا كانت سفينته تحمل شيئا من المواد الخطرة أم لا تحمل .

ويشرف مكتب المرور الرئيسى فى الإسماعيلية على الملاحة فى القناة .

ويتلقى هذا المكتب تليفونيا من بور سعيد والسويس كل التفاصيل الخاصة بالسفن التي تصل إلى الميناءين عن طرفي القناة . وكذلك يتلقى مواعيد وصولها وعلى مدير المكتب حينئذ أن يقرر متى تبدأ كل سفينة سيرها من أى واحد من الطرفين ، وفى أى المناطق يجب أن تمر السفينة . وقد أعدت رسوم بيانية خاصة لتحديد كل هذه الأمكنة والمناطق ، وتظهر فى هذه الرسوم البيانية مناطق القناة الثلاث مفصلة : أما المنحنيات فهي ملونة باللون الأصفر ، وأما بحيرة التمساح والبحيرات المرة فهي موضحة بخطوط عريضة زرقاء مائلة . وتظهر على خريطة الرسم البياني خطوط أفقية كل واحد منها يبعد عن الآخر بمقدار كيلومترين ، وموضح على هذه الخطوط مواضع المحطات الجانبية ، وعلى جانبي الخريطة فراغ يمكن كتابة اسم كل سفينة فيه وحولتها الإجمالية وعمقها واسم دليل القناة الذي يحرسها ومقدار عرضها . فإذا بدأت السفينة السير من أحد طرفي القناة عُيِّن خط سيرها على رسم من هذه الرسوم البيانية . وكلما تقدمت في السير عُيِّن المدى الذي تقدمته . فيمكن بذلك فى أى لحظة أن يعرف فى أى مكان تكون السفينة وفى أى موقف هي من السفن الأخرى . وفى بعض الأحيان ينبغي أن تقف سفينة آتية من أحد الاتجاهين لتسمح بالمرور لسفینتين أو أكثر آتية من الاتجاه الآخر ، وفى أحيان أخرى تقف سفن عدة لكي تسمح لسفينة واحدة بالمرور ، ويكون موقف السفن فى هذه المحطات الجانبية التي تحدثنا عنها ، وإذا ساء الجو أو انتشر الضباب كان على السفينة أن تنتظر سفنا أخرى ليسير الجميع فى قافلة واحدة ، ويسمح بالمرور أولا للسفن التي تدفعها تيارات بحرية ثم للسفن التي تسير فى قافلة ، ثم للسفن التي تحمل سوائل

قابلة للالتهاب ، ثم لسفن البريد ؛ وتتحكم في وضع الرسوم البيانية للمرور كثير من الاعتبارات ؛ لكن انتقال السفينة من طرف لطرف في أقصر زمن ممكن هو أهم هذه الاعتبارات

وحيث أنه يمكن لأي سفينة أن تمر وفق خطط كثيرة فقد جهزت خرائط وهمية تبين الحالات المسيرة ، وكثيراً ما تفحص هذه الخرائط إذا حدث أن سفينة مرت في وقت أقصر حتى يدرك مكتب المرور العوامل التي ساعدت على مرورها في هذا الوقت القصير ، فيستفيد عند تنظيم المرور فيما بعد وتظل الإسماعيلية متصلة بالمحطات الجانبية الأربع عشرة حتى تستطيع تلك السفن أن تتلقى إشارات تأمرها بالوقوف أو بمداومة السفر لتنتقل إلى القسم التالي ، ولا ينبغي للسفن أن تربط نفسها إلى المحطة إذا هي وقفت فقد أعدت أعمدة قصيرة لربط السفن واحد منها في كل اثنتين وثمانين ياردة على طول القناة ، فهناك ٤٠٠٠ من هذه الأعمدة

ولقد بلغ المرور في القناة حداً كبيراً من السهولة بعد أن نُفذ برنامج العمل الأخير ، فأصبح الأمر يسيراً على أغلب السفن العادية أما السفن ذات الحجم الكبير فهي تستدعي كثيراً من العناية وبخاصة حينما تحاذي المنحنيات أو تمر بالسفن الواقفة ، فإذا كانت الريح قوية تطلبت الملاحنة كثيراً من الهدوء والتجربة الطويلة . على أنه لم يحدث في تاريخ القناة إلا قليل من الحوادث ، والملاحنة نفسها لا تكاد تنقطع إلا ساعات قليلة في السنة فإذا لقيت سفينة من السفن صعوبة ما أنقذتها رفاصات قوتها ثلاثة آلاف حصان ، وواحد من هذه الرفاصات في پور سعيد ، والثاني في الإسماعيلية والثالث في پور توفيق



وينبغي على كل سفينة تزيد حمولتها الإجمالية على ٥٠٠ طن أن تستخدم أدلاء ثلاثة يتبادلون العمل عليها في مناطق القناة . وأول هؤلاء الأدلاء يحرس السفينة في مسالك بورسعيد ، والثاني يسيّرهما في القناة من بورسعيد إلى الإسماعيلية ، والثالث يسيّرهما في القناة من الإسماعيلية إلى السويس . وفي منطقة القناة مائة وعشرون دليلاً : خمسة وعشرون منهم في السويس ، وخمسة وأربعون في الإسماعيلية ، وخمسة وأربعون آخرون في بورسعيد ، ومن هؤلاء عشرون من صغار الأدلاء يعملون في مراسي السفن فقط . وثلاث الأدلاء من الإنجليز ، وكل واحد منهم يشتغل في جزء خاص من القناة لا يعدوه . وحينما ينتهي من تسيير سفينة يعود إلى قاعدته بالقطار أو بالسيارة بعد أن يسلم زمامها للدليل غيره ، وقد نص على وظيفة الأدلاء في البند الثالث من « قواعد الملاحة » فيما يلي : —

« لا يقوم الأدلاء بالإرشاد إلا فيما يختص بتسيير السفينة فتجربتهم ومعرفتهم العملية طوع أمر القبطان وتحت تصرفه ؛ أما مسئولية معالجة السفينة فإنها تقع على القبطان وحده . . . فإذا رأى القبطان — لتسيير السفينة تسييراً سريعاً — أن يسمح للدليل بأن يعطي أوامر مباشرة ، فإن المناورات التي تحدث نتيجة لهذه الأوامر سوف تعتبر كما لو كانت قد نفذت بناء على أوامر القبطان نفسه ؛ فهي لن تكون مسئولة إلا منه » وعلى السفن التي تمرر القناة ليلاً أن تستخدم نوراً كشافاً قوياً لتستطيع أن تعرف طريق القناة مسترشدة بالعوامات الطافية التي على جانبي القناة بمعدل عوامة في كل كيلو متر . ولهذه العوامات مسطحات تعكس الضوء . وفي الأقسام العسيرة من القناة مثل المنحنيات تطفو عوامات منيرة تعكس

ضوءاً أخضر من جانب من طريق القناة ، وضوءاً أحمر من الجانب الآخر .  
ولنفرض الآن أن سفينة تريد أن تخترق القناة من ناحية البحر  
الأبيض المتوسط .

حينما تقترب السفينة من الموامات الطافية عند مسالك الماء بالقرب من  
بور سعيد ترفع العلم رقم ٢٠ من أعلام القانون الدولي للدلالة إذا كان ذلك  
نهاراً . أما إذا قدمت بالليل فهي ترفع في مقدمها أنواراً تتبعها سوارخ  
أو أنوار زرقاء . ومعنى هذه الإشارات هي الجملة الآتية : « أرسلوا إلى دليلا  
لأدخل الميناء » .

ويخرج إليها زورق الدليل . ويعلمو ظهر السفينة دليل هذه المسالك  
فينبول القبطان نسخة من « قواعد الملاحة بالقناة » وهي مطبوعة بالإنجليزية  
والفرنسية . ويقدم الدليل أيضاً استمارة الدلالة فيملؤها القبطان ويعيدها إلى  
الدليل عند مغادرته السفينة .

وحينما تدخل السفينة إلى طريق القناة يجب أن تُظهر رقمها التجاري  
المسجل حسب القانون الدولي ، ثم الإشارة الخاصة بها التي تدل على ما إذا  
كانت سفينة بريد أو سفينة زيت إلى غير ذلك .

فإذا ما وصلت السفينة الميناء أرشدت إلى مرساها المدة لها . وذلك  
بإشارات تبدو على صاري مباني الشركة . وحينما تعلق الشركة هذه الإشارات  
يجب أن تجيب عنها بإشارات متفق عليها .

ويدفع القبطان الرسوم المطلوبة ؛ ويقدم معلومات مكتوبة عن اسم  
السفينة وجنسياتها ؛ ويثبت ذلك بتقديم أوراقها الخاصة . ثم يقدم إلى جانب  
ذلك اسمه واسم صاحبها والميناء التي أبحرت منها ، والميناء التي تقصد إليها ؛

كما أن عليه أن يقدم بيانات عن عمق السفينة وطولها وعرضها وعدد المسافرين عليها كما هو مثبت في جدول المسافرين ، وكذلك عدد البحارة حسب ما هو مثبت في أوراق السفينة ، ثم حملتها الموضحة في شهادة قناة السويس ؛ وعليه بعد كل ذلك أن يقدم شهادة صحيحة .

وحيثما تتلقى السفينة إخطارا بموعد سفرها من ميناء بور سعيد تطلب دليلا قبل قيامها بساعة ونصف بأن ترفع إشارة خاصة . فيقصد إليها أحد الأدلاء المكلفين العمل بين بور سعيد والاسماعيلية .

ولا ينبغي لسفينة أن تسبق سفينة أخرى في القناة . ويجب أن يقوم عليها حارس بالليل والنهار . فإذا لم يكن الطريق واضحا كان على السفينة أن تقف . ويجب أن تهدي من سرعتها عند المحطات الجانبية ، وعند أجزاء القناة التي تقوم فيها أعمال الإصلاح ، وعند المواضع التي تمر فيها بسفن أخرى أو كراكات أو مجموعة من الآلات .

فإذا أريد أن تقف السفينة ثابتة فيجب أن يكون ذلك بشدها إلى أحد عواميد الرسو ولا يستعمل «الهلل» إلا إذا لقيت السفينة نفسها في موقف يستدعي ذلك .

وإذا كان الجو سيئا كأن كان هناك ضباب ، أو عاصفة رملية ، ظلت السفينة على اتصال لاسلكي بالشاطئ ولا تستعمل آلات الشركة اللاسلكية إلا لنقل الرسائل الخاصة بالمرور أو استقبالها .

وعندما تصل السفينة الاسماعيلية في خلال ست ساعات تقريبا يأخذ بزمامها دليل ثالث ويبقى على ظهرها حتى تصل إلى نهاية الرحلة في البحر الأحمر .

(٦)

لقد بحثنا ما يتصل بالمرور من أمر الملاحة في القناة ؛ واقتضى بحثنا أن نسرّد ما فعله قبطان السفينة . وقد بقى أن نقدر موقف المسافر من كل ذلك . فالمسافر على ظهر سفينة من هذه السفن التي تمخر القناة لن يفكر إلا فيما يقع عليه بصره . وسنحاول في هذا الفصل أن نصف القناة وما يستطيع المسافر أن يراه من حوله إذا سارت به السفينة من الشمال إلى الجنوب .

عندما تدخل السفينة من البحر الأبيض المتوسط يخلف المسافر إلى الشرق ميناء بورسعيد الخارجية ، ويلفت نظره إلى الغرب رصيف يقوم على نهايته من الداخل تمثال لفرديناند دى لسيّس منشيء قناة السويس . ويبلغ ارتفاع القاعدة التي يقوم عليها التمثال  $34\frac{1}{2}$  قدم ، وقد نقش عليها اسم الفرنسي العظيم وشعاره في باقة من الزهر .

أما طول التمثال فهو  $22\frac{1}{2}$  قدم تمتد منه الذراع اليمنى إلى مدخل القناة ، وقد أزيح الستار عن هذا التمثال في سنة ١٨٩٩ .

ولا يلبث المسافر أن يرى منارا هو الذي يقوم على أولى مراحل القناة فإذا وصل إلى الميناء الداخلية طالعه منظر بديع جدا ، فإلى الغرب تظهر بورسعيد وإلى الشرق تظهر پورفؤاد ؛ ولم يكن هناك شيء في موضع هاتين المدينتين قبل إنشاء القناة ؛ بل لم يكن موضعهما غير مستنقعات آسنة تمتد إليها بحيرة المنزلة ؛ وقد استحدثت بورسعيد نفسها بردم هذه المستنقعات ؛ ولم تكن المواد التي أنشئت عليها إلا كيات الطين والأتربة والرمال التي استخرجت عند حفر الميناء ؛ ويجتاز بناء شركة القناة بقبابه

الثلاث ؛ وتصل پورقؤاد پورسعيد عوامه تروح وتغدو مرة في كل عشرة دقائق ؛ وقد أسست پورقؤاد على الشاطئ الأيسر من القناة في سنة ١٩١١ . وإذا خلف المسافر پورسعيد سار في طريق القناة في مجرى عميق حُفر في بحيرة المنزلة نفسها ؛ ويحوطه من الجانبين شاطئان استحدثا من المواد المأخوذة بعد أعمال الحفر التي قاموا بها في هذه البحيرة ؛ وتبدو بعد حين منازل القنطرة : والقنطرة هي محطة الجمر ك لمن ينتقل من مصر إلى فلسطين ؛ وينتهي عندها طريق فلسطين الحديدى ؛ وعدا هذه البقعة الضئيلة الخضراء لا ترى العين إلى اليسار إلا صحراء جرداء لاتدرك نهايتها وتنفخى القناة عند الجسر حيث يرتفع الشاطئان إلى نقطة مقدارها خمسون قدما عند أعلى قمة لها .

ولكن ما يلبث المسافر أن يقبل على بحيرة التمساح فيرى إلى الشرق منها أشجارا ومنازل هي مدينة الاسماعيلية ؛ ولم تقم هذه المدينة الجميلة إلا بعد إنشاء القناة ؛ وبين بيوتها بيت كان يسكنه دى لىس نفسه ؛ ولا زالت غرفته في هذا البيت محفوظة إلى الساعة التي نحن فيها . وقد انشئت المدينة نفسها على مبدأ وادى الطميلات الذي يمتد إلى الغرب ويتصل بوادى النيل بالقرب من القاهرة . ويعتقد بعضهم أن بنى إسرائيل قد خرجوا من مصر مخترقين هذا الوادى . وقد حفرت قناة الماء العذب إلى جانب هذا الوادى ، فهي تستمد الماء من النيل لتروى به منطقة القناة جميعا .

وإلى الجنوب من بحيرة التمساح جزء مرتفع من الأرض اسمه جبل مريم يقوم عليه نصب تذكارى يخلد ذكرى اللقاع عن قناة السويس حين حاول الترك أن يعبروها في سنة ١٩١٥ . . . . وبين بحيرة التمساح والبحيرة



المرّة الكبرى تمر طبقات الصخور إلى سرايوم وتنحني إلى طوسون .  
وحينما تخرج السفينة إلى البحيرة المرّة الكبرى تمخر متسعا عظيما من  
الماء يبلغ طوله عشرة أميال ونصف ويبلغ عرضه خمسة أميال ونصف .  
والحقيقة أن القناة تنقطع هنا ولا تعاود الظهور إلا عند النهاية الأخرى من  
البحيرة ، وذلك لأن عمق هذه البحيرة في كثير من نواحيها ملائم جداً للملاحة  
الحرة . وكانت البحيرات المرّة قبل إنشاء القناة خالية لاماء فيها ، وظلت  
سنة أشهر وهي تمتلئ بعد أن جرى الماء إليها . ويظن أن البحر الأبيض  
المتوسط كان يمتد في المصور القديمة إلى هذه الناحية ، وأن بني إسرائيل  
قد عبروا البحر عند هذه البقعة ، ولا تستطيع العين أن ترى أثراً للقناة  
الفرعونية القديمة التي كانت تربط النيل بالبحر الأحمر فقد جف مجراها  
وتسكونت عليها قشرة من الأملاح .

فإذا وازنت بين البحيرة المرّة الكبرى والبحيرة المرّة الصغرى وجدت  
أن الصغرى ضحلة لا تكاد تزيد على القناة في جانبها إلا بوضع أقدام . ويبدو  
لك القاع الرملى لهذه البحيرة من تحت الماء ، وهو يتلألأ في أشعة الشمس  
لأنها غنية بسلّورات الجبس وهو ما يتخذ منه الجص .

وبعد أن تعبر شالوف ترى نفسك وقد قاربت آخر مراحل الطريق .  
وفي هذه البقعة تمر بطريق القوافل القديم الذي كان يتخذ الحجاج إلى  
مكة في العهد الماضي وكان هذا الطريق يمر إلى الغرب بسلسلة جبال عتاقة  
ويعتمد إلى القاهرة . وفي نفس هذا الطريق تسير القطر الحديدية اليوم  
بين القاهرة وبين السويس . ويمكنك أن ترى قمم جبال عتاقة نفسها إلى  
الجنوب الغربي من تلك البقعة .

وسرعان ما تبدو إلى يمينك مدينة السويس ، على أن القناة لا تمس  
السويس نفسها بل تستمر في امتدادها إلى الشرق .

ثم تأخذ عين المسافر بمنظر فسيح يضم بين جناحيه شاطئاً ومنازل في  
بور توفيق ، ويصلها بالسويس القديمة عنق ضيق من الأرض . وإلى ما وراء  
السويس تقع قلعة ناپليون حيث يضرب مدفع الظهر يومياً ، وإلى جانب  
هذه القلعة خرائب قديمة كانت في الأصل مدينة القلزم .

وتخرج القناة في النهاية إلى البحر الأحمر ، وقد خلفت إلى يمينها  
ميناء صغيرة اسمها بور إبراهيم . وتمر السفينة بأخر عوامة طافية . وتنتهي  
بذلك مسالك قناة السويس ، وتطالعك من الغرب سلسلة صخرية هي جبل  
عتاقة ، ومن الشرق صحراء العرب والطريق إلى سيناء .

## (٧)

ينبغي أن نعود ثانية إلى بقية الجداول التي درسنا الكثير منها فيما  
سلف ، فكلما زدناها تمعننا زدنا علماً بما وراءها من معنى « قناة السويس »  
وقد اتصلت بالقناة دراسات كثيرة شائعة متنوعة . لقد بحثنا فيما أسلفنا  
عليك تاريخها وإنشاءها ؛ ودرسنا قيمتها الجغرافية والسياسية ، ومسائلها  
المالية ؛ ثم درسنا بعد ذلك إدارتها والطرق التي تتبع في استخدامها ، وقد  
بقى أن نعود في النهاية إلى الغرض الأول الذي شُبِّحت من أجله القناة وهو  
تسهيل التجارة بين الشرق وبين الغرب .

وسنحاول في هذا الفصل والذي يليه أن نتبع تزايد المتاجر التي  
مرت بالقناة منذ أن أنشئت ؛ كما سنمضي يبحث طبيعة هذه البضائع

وعلاقتها بتجارة العالم . ولندكر أن إحصاءاتنا ستشمل أشياء أخرى إلى جانب هذه البضائع ، فكم مرت بها من سفن البريد ، وسفن المسافرين ، وسفن الحرب . وعلى الرغم من أن هذه لا تدخل تحت أى باب من أبواب التجارة إلا أنها توضح لنا قيمة قناة السويس من حيث أنها طريق سريع للمواصلات .

وهاك جدولاً يبين تفاصيل النقل بالقناة ، وقد اتخذت أرقامه الأولى من متوسط كل عشر سنين حتى سنة ١٩٣٠ . واتخذت أرقامه بعد ذلك من البضائع التى مرت كل سنة من ١٩٣٠ إلى سنة ١٩٣٨ :

السنة	مجموع الحمولة التى دفعت عنها الرسوم	عدد مرات المرور	عدد المسافرين
١٨٧٠	٤٣٦,٦٠٩	٤٨٦	٢٦,٧٥٨
١٨٨٠	٣,٠٥٧,٤٢٢	٢,٠٢٦	١٠١,٥٥١
١٨٩٠	٦,٨٩٠,٠٩٤	٣,٣٨٩	١٦١,٣٥٣
١٩٠٠	٩,٧٣٨,١٥٢	٣,٤٤١	٣٨٢,٥١١
١٩١٠	١٦,٥٨١,٨٩٨	٤,٥٣٣	٢٣٤,٣٢٠
١٩٢٠	١٧,٥٧٤,٦٥٧	٤,٠٠٩	٥٠٠,١٤٧
١٩٣٠	٣١,٦٦٨,٧٥٩	٥,٧٦١	٣٠٥,٢٠٢
١٩٣١	٣٠,٠٢٧,٩٦٦	٥,٣٦٦	٢٧٠,٦٥٧
١٩٣٢	٢٨,٣٤٠,٢٩٠	٥,٠٣٢	٢٦١,٧٧٤
١٩٣٣	٣٠,٦٧٦,٦٧٢	٥,٤٢٣	٢٥٣,٩٤٠
١٩٣٤	٣١,٧٥٠,٨٠٢	٥,٦٦٣	٢٦٢,١٢٢
١٩٣٥	٣٢,٣١٠,٩٦٨	٥,٩٩٢	٦٢٥,٤٦٥
١٩٣٦	٣٢,٣٧٨,٨٨٣	٥,٨٧٧	٧٧١,٩٢٩
١٩٣٧	٣٦,٤٩١,٣٣٢	٦,٦٣٥	٦٩٧,٨٠٠
١٩٣٨	٣٤,٤١٨,١٨٧	٦,١٧١	٤٧٩,٨٠٢

ويلاحظ أن التجارة المارة بالقناة ، تميل إلى الهبوط مؤقتا في الأزمات الاقتصادية إلا إذا استعملت القناة استملا خاصا كما حدث في الحملة الإيطالية على بلاد الحبشة . وقد هبطت التجارة طبعاً هبوطاً عظيماً أثناء الحرب العالمية الأولى ، فقد بلغ مجموع الحمولة المارة بالقناة في سنة ١٩١٧ ٨٣٦٨٩١٨ ، ولكن ينبغي أن نلاحظ كذلك الأرقام الخاصة بسنتي ١٩٣٢ و ١٩٣٨ .

ومنذ سنة ١٨٩٠ كانت التجارة المارة من الجنوب إلى الشمال أكثر بقليل من التجارة المارة من الشمال إلى الجنوب . وأكثر السفن التي تستخدم القناة تتراوح حمولتها الإجمالية بين ٦٠٠٠ و ٨٠٠٠ طن ، وبلى ذلك سفن بين ٨٠٠٠ و ١٠٠٠٠ طن ؛ ثم تأتي في الترتيب الثالث سفن تتراوح بين ٤٠٠٠ و ٦٠٠٠ طن ، أما العدد الأقصى في سنة واحدة للسفن التي تزيد على ٢٠٠٠٠ طن فقد كان عشرين . وأكبر حمولة لسفن حربية استعملت القناة هي التي مرت في سنتي ١٩٢٠ و ١٩٣٦ .

وتكلمة لهذا الفصل ينبغي أن نبين ترتيب الممالك التي استخدمت القناة في السنوات المختلفة منذ افتتاحها ، وذلك بحسب حمولة سفن كل منها . وسنرى أن أولى هذه الممالك هي بريطانيا العظمى في كل سنة من هذه السنوات . ونسبة سفن بريطانيا إلى سفن الممالك الأخرى عالية جداً بحيث لا تعادلها ولا تقرب منها أية مملكة أخرى ، أما ترتيب الممالك فهو كما يلي : ١٨٧٠ — ١٨٨٠ : بريطانيا ، فرنسا ، هولندا ، إيطاليا ، ألمانيا

الترتيب .

١٨٨١ — ١٨٩٠ : بريطانيا ، فرنسا ، هولندا ، ألمانيا ، إيطاليا ،

النرويج ..

١٨٩١ — ١٩٠٠ : بريطانيا ، ألمانيا ، فرنسا ، هولندا . إيطاليا ،

النرويج ، اليابان

١٩٠١ — ١٩١٠ : بريطانيا ، ألمانيا ، فرنسا ، هولندا ، اليابان ،

إيطاليا .

١٩١١ — ١٩٢٠ : بريطانيا ، ألمانيا ، هولندا ، فرنسا ، اليابان ،

إيطاليا .

١٩٢١ — ١٩٣٠ : بريطانيا ، هولندا ، ألمانيا ، فرنسا ، إيطاليا ،

اليابان .

١٩٣١ — ١٩٣٨ : بريطانيا ، إيطاليا ، ألمانيا ، هولندا ، فرنسا ،

اليابان .

## (٨)

في سنة ١٨٥٠ وما بعدها — حينما كان يحاول دي لسييس أن يعزز دعوة لمشروع قناة السويس بين أصحاب السفن ورجال الصناعة ، كان بين حججه الأصلية أن الطريق الجديد سوف يقصّر المسافة بين الشرق وبين الغرب إلى حد كبير . والحق لقد كان ذلك مما يعزز المشروع لدى المهتمين بالنقل البحري ، ولدى دول البحر الأبيض بنوع خاص .

وكان دي لسييس على حق في دعوته . فإذا وازنت بين الطريق الجديد وبين طريق رأس الرجاء رأيت أنه لم يوفر أربعة آلاف ميل من المسافة



بين لندن وبمبائى فحسب ، بل لقد سوّى فرص التجارة أمام بريطانيا العظمى ودول البحر الأبيض . وكان هذا التوفير هاماً جداً لهولندة أيضاً فى تجارتها مع أملاكها فى الهند الشرقية . ويدلّك الجدول السابق كيف أفادت فرنسا وهولندة وإيطاليا إفادة عظيمة بعد بريطانيا حينما افتتحت القناة .

وقد يخفى على البعض أن لقناة السويس آثاراً عميقة فى انقلاب السفن من شراعية إلى بخارية . لكن الحق أن وجود قناة السويس كان من أكبر العوامل التى أحدثت هذا الانقلاب الخطير . ذلك لأن الطريق الجديد أوجد كثيراً من محطات الفحم ، كما سمح للسفن أن تسير فى جو أحسن نسبياً من جو الطريق القديم .

وبعد أن اتسعت القناة وعمّقت بحيث سمحت بالمرور للسفن الكبيرة ثم بعد أن خفضت الرسوم ، أصبح الطريق الجديد أرخص الطرق وأسرعها بين أوروبا والشرق الأقصى ، سواء أكان ذلك من حيث نقل البريد أم من حيث نقل الركاب والتجارة . يدلّك على ذلك أن متوسط الحولة المارة بها قد تضاعف تقريباً من سنة ١٩٠٠ إلى سنة ١٩١٠

أما تجارة الهند فنشدت نشأة نشأة طبيعية أخرى ، واستيقظت موانئ البحر الأبيض المتوسط ، وسارت التجارة إلى أستراليا قدماً حتى قبل أن تحفر قناة بنما . ولا يزال طريق السويس أقصر طريق من لندن إلى سدنى وملبورن ، وكان الطريق إلى أستراليا ونيوزيلند ذا قيمة خاصة لأنه أتاح للحم والصوف أن ينتقلا بسرعة إلى سوق لندن .

وفى السنوات الأولى للقناة كانت تجارة الهند أكثر المتاجر مروراً إلى البلاد التى وراء السويس . على أن تجارة الشرق الأقصى مع الصين واليابان

وغيرها تساوت مع تجارة الهند ، وفاقتهما في بعض السنين . وتأتى تجارة الخليج الفارسي في الترتيب الثالث . وإذا فحصنا إحصاءات سنة ١٩٣٨ . استطعنا أن نرتب هذه الممالك كما يلي :

الهند البريطانية ( الساحل الشرقى وبرما وسيلان )	٥,٩٥٤,٠٠٠ طن
الهند البريطانية ( الساحل الغربى )	» ٢,٧٨٠,٠٠٠
الصين واليابان وسيريا والفلبين	» ٧,٠٣٣,٠٠٠
منطقة الخليج الفارسي	» ٥,٧٣٣,٠٠٠
منطقة البوغاز	» ٣,٧٤٣,٠٠٠
البحر الأحمر وخليج عدن	» ٢,٦٣٢,٠٠٠
أستراليا ونيوزيلند	» ٢,٢٦٨,٠٠٠
الهند الصينية الفرنسية وسيام	» ١,٥٧١,٠٠٠

وليس بنا من حاجة إلى أن نفصل أنواع المتاجر التى تمر بالقناة يومياً . فمن الغرب إلى الشرق تنتقل غالباً الأدوات المصنوعة وبخاصة الآلات ؛ أما من الشرق إلى الغرب فتنتقل غالباً المواد الخام والأطعمة . على أن كثيراً مما كان ينتقل من الشرق إلى الغرب قد تأثر تأثراً كبيراً بالحواجز الجمركية العالية التى أقامتها بعض البلاد ، فالقمح الهندى والحرير الشرقى قد قلت تجارتها سريعاً . على أن زيادة الطلب على بعض المواد الأخرى قد أحدث فيها زيادة سريعة .

وسجل المتاجر التى تمر بقناة السويس سجل عظيم ؛ ولعله هو نفسه مثل لسجل المتاجر فى العالم أجمع . فانت تلمح فيه الاختلافات فى الطلب ، وتلاحظ فيه العوامل الإقتصادية الشائعة . ولعلنا نصيب إذا نحن أوردنا جدولين : أحدهما يبين البضائع التى صُرّت بالقناة من الشمال إلى الجنوب والآخر يبين البضائع التى حُررت من الجنوب إلى الشمال .

## التجارة من الشمال الى الجنوب

هذه الأرقام بآلاف الأطنان

السنة	الأسمنت	أسمدة كيمياوية	خم	مواد السكة الحديدية	ورق الشجر ولبابة	بتول
١٩١٠	١٠٩	٣٣	١,٠٠٤	٧١٤	—	٢٧٩
١٩٢٠	٢١٦	١١٢	١١٨	٤٢٣	١٣٥	٢٦٣
١٩٣٠	٥٥٢	٦٧٦	٤٥٠	٤٢٥	٣٦٨	٣٩٨
١٩٣١	٣٤٣	٧٠٢	٢٩٦	٢٢٩	٣٨٧	٣٦٧
١٩٣٢	٢٧٠	٤٥٠	١٧٨	١٢٦	٤٣٠	٥١٨
١٩٣٣	٣١٣	٤٤١	١٧٧	١٦٠	٤٤٣	٦٢٧
١٩٣٤	٤٠٢	٤٥٧	٢٤٤	٤٣٧	٤٥٠	٦٣٦
١٩٣٥	٥٢٤	٥٠٢	٢٤٠	٢٧٥	٥١٤	٧٥٩
١٩٣٦	٥٧١	٥٦٣	٢١٦	٢٤٤	٥٣٠	٧٠٧

## التجارة من الجنوب الى الشمال

هذه الأرقام بآلاف الأطنان

السنة	حبوب	زيوت معدنية	معادن خام	زيوت نباتية	منسوجات
١٩١٠	٣,٢٨٢	٩٢	١,١٩٢	٣,٠٦٠	١,٨٥٤
١٩٢٠	١,٥٨٧	٧٨٧	١,٠١٧	١,٣٧٨	٩٨٠
١٩٣٠	١,١٥٤	٤,٠٦٢	٢,٠٨٩	٣,٥٧٧	١,٧٤٥
١٩٣١	٢,٨٤٠	٣,٣١٠	١,٣١٦	٣,٨٤٧	١,٥٢٠
١٩٣٢	٢,٤٤١	٣,٨٢٣	١,٠٥٩	٣,٥٢٢	١,٣٠٤
١٩٣٣	٢,٤٧٧	٦,٩٣٣	١,٢٠٤	٤,٠٢٤	١,٧٦٩
١٩٣٤	٢,٧٦٠	٥,١٣٦	١,٤١٦	٣,٨٠٧	١,٦١٩
١٩٣٥	١,٩٧٢	٤,٢٨٥	١,٥٠٠	٢,٥٨٨	١,٨٣٢
١٩٣٦	٢,٢٧٠	٤,١٢٦	١,٥١٢	٢,٧٥٤	١,٥٣٠

وبعد فقد كتبت قناة السويس فصلا من أهم فصول التاريخ وأكثرها  
تقديراً فيما يتصل بالمواصلات العالمية . وقد أدى استخدامها إلى زيادة أثمان  
التاجر اثنين أو ثلاثة في المائة . وهذا مبلغ تافه يمكن إهماله إذا قدرنا هذه  
الفوائد الجمة التي عادت بها على ممالك البحار . وقد تحقق شعارها خير تحقيق ،  
فهي قد فتحت الأرض لكل الأمم .

# الباب الخامس

## وثائق

( ١ )

فرمان يعقد امتياز منحه صاحب المظمة والى مصر محمد سعيد باشا إلى  
مسيو فردنان دى لسبس \* :

حيث أن صديقنا مسيو فردنان دى لسبس قد لفت نظرنا إلى الفوائد  
التي قد تعود على مصر من وصل البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر  
بطريق يصلح للملاحة السفن الكبيرة ، وحيث أنه قد أفهمنا أنه يمكن  
تكوين شركة لهذا الغرض مؤلفة من رأسمالين من جميع الأمم فقد قبلنا  
التنظيمات التي قدمها لنا ولهذا نمنحه سلطة خاصة ينشئ بها شركة عالمية  
يديرها بنفسه . والغرض من هذه الشركة أن تشق قناة في برزخ السويس  
وأن تنشئ هذه القناة بين البحرين وتحويل له سلطة القيام بكل ما يلزم هذا  
العمل من الأشغال والمنشآت ، أو السعى إلى القيام بكل ذلك ، على شريطة  
أن تعوض الشركة كل شخص تستولي على أملاكه الخاصة في سبيل الصالح

---

\* ملاحظة : حل بهذا العقد تغييرات وتعديلات هامة حين حل محله عقد امتياز  
سنة ١٨٥٦ . وهذا العقد الأخير هو الوحيد المعمول به الآن . وقد أدخل عليه  
تعديلات باتفاقيتين بين الحكومة المصرية وبين الشركة سنة ١٨٦٣ . فليس لهذا  
العقد الذي أثبتناه هنا إلا قيمة تاريخية .



العام . وكل ذلك في هذه الحدود وبهذه الشروط وطبقا لهذه التعهدات التي تفصلها المواد التالية :

### المادة الأولى

ينشئ "مسيو فردنان دى لسبس شركة نعهد إليه بإدارتها يكون اسمها « الشركة العالمية لقناة السويس البحرية » ، وذلك لتبشق برزخ السويس وتنشئ طريقاً صالحاً للملاحة على نطاق واسع ، وتؤسس أو تهيب مدخلين كافيين : أحدهما من البحر الأبيض المتوسط والآخر من البحر الأحمر ، وتنشئ ميناء أو ميناءين .

### المادة الثانية

تعين الحكومة المصرية دائماً مدير الشركة ويكون اختياره - ما دام ذلك ممكناً - من بين المساهمين ذوى المصالح الأشد مساساً بالمشروع .

### المادة الثالثة

مدى هذه المنحة تسع وتسعون سنة تبدأ من يوم أن تفتتح القناة بين البحرين .

### المادة الرابعة

تُنفَّذ الأعمال على حساب الشركة وحدها ، وتُمنح الشركة الأرض اللازمة التي لا يملكها أشخاص مجاناً من غير ثمن . ولا تكون التحصيلات

التي ترى الحكومة تشييدها على حساب الشركة .

### المادة الخامسة

تتقاضى الحكومة المصرية من الشركة مبلغاً سنوياً مقداره خمسة عشر في المائة من صافي الأرباح الواردة في الحساب الختامي لكل سنة . وذلك عدا ما تتقاضاه من الأرباح والفوائد التي تؤول إليها من نصيبها في الأسهم التي تحتفظ بها عند طرحها للاكتتاب العام ، وكذلك من غير أن تضمن من جانبها تنفيذ هذا المشروع ولا العمليات التي تقوم بها الشركة . وتقسم بقية الأرباح كما يلي : خمسة وسبعون في المائة تؤول إلى الشركة وعشرة في المائة تؤول إلى الأعضاء الذين ساعدوا على تأسيسها .

### المادة السادسة

تعريفة الرسوم التي تدفع عند اجتياز قناة السويس — وستفرض بمقتضى اتفاق بين الشركة وبين والى مصر ، وسيجمعها وكلاء الشركة — ستكون دائماً متساوية على جميع الأمم فلن تختص أمة بميزة لا تتمتع بها أمة أخرى .

### المادة السابعة

في حالة ما إذا فكرت الشركة في وصل النيل بقناة تخترق البرزخ بطريق رأسى وفي حالة ما إذا اتبعت القناة البحرية طريقاً غير رأسى تنازل الحكومة المصرية للشركة عن الأرض غير المزروعة التي يملكها الدومين العام ،

وترويه الشركة وتزرعها على حسابها أو بوساطتها .  
وتتمتع الشركة بهذه الأراضي من غير أن تدفع ضرائب عليها لمدة  
عشر سنوات تبدأ من يوم أن تفتتح القناة . أما في خلال التسعة وثمانين  
عاما الباقية على أجل هذه المنحة فتدفع الشركة عشورا للحكومة المصرية .  
ولا تستمر بعد انقضاء الأجل في ملكيتها لهذه الأرض إلا إذا دفعت  
ضريبة تساوي ما يناظرها من الأرض الأخرى .

### المادة الثامنة

لاجتنب كل صعوبة تتصل بالأراضي التي تمنح للشركة ، يقوم  
مسيو لينان بك المهندس الذي انتدبناه للشركة ، بتخطيط الأرض الممنوحة  
لشق الطريق ، ولإقامة المنشآت الخاصة بالقناة البحرية وقناة الماء العذبة  
المأخوذة من النيل ، وكذلك لزراعتها طبقا للقرارات الواردة في  
المادة السابعة .

وفضلا عن ذلك فإنه من المفهوم أنه يحظر من الآن فصاعدا أن تستغل  
أرض الدومين العام التي مُنحتها الشركة ، وأنه يجب على أصحاب الأراضي  
الخاصة الذين سيستغلون ماء القناة العذبة لرى أراضيهم — وهي القناة التي  
أنشئت على حساب الشركة — أن يدفعوا إيجارا مقداره . . . لكل فدان  
يُزرع (أو إيجار تتفق عليه الحكومة والشركة اتفاقا وديا) .

### المادة التاسعة

يسمح للشركة — خلاف ذلك — أن تستخرج من مناجم الدومين

العام ومحاجره أية مادة لازمة لأعمال القناة والمنشآت الخاصة بها من غير أن تدفع رسوماً عليها . وكذلك تتمتع باعفاء الآلات والمواد المستوردة من الخارج للقيام بهذا العمل من الرسوم الجمركية .

### المادة العاشرة

عند انتهاء أجل هذا العقد تحمل الحكومة المصرية محل الشركة وتتمتع بكل حقوقها من غير تحفظ . وتستولى الحكومة المذكورة على القناة بين البحرين وعلى كل المنشآت التي تتصل بها امتيلاءً تاماً . ويكون تعويض الشركة عما تنازلت عنه من المصانع والمنقولات موضوعاً للاتفاق الودي أو التحكيم .

### المادة الحادية عشرة

النظم الأساسية للجمعية يعرضها علينا مدير الشركة ولا تنفذ إلا إذا صدقنا عليها . ولا يدخل تعديل حتى يصدق عليه . وهذه النظم الأساسية يجب أن تحدد أسماء المؤسسين ؛ ونحتفظ لأنفسنا بالموافقة على كشف هذه الأسماء . وينبني أن يشمل هذا الكشف أسماء أولئك الذين يشتركون في تنفيذ هذا العمل العظيم — مشروع قناة السويس — سواء أكان ذلك بعملهم أم بدراستهم أم بمجهودهم .

### المادة الثانية عشرة

وأخيراً فإننا نعيد بأن نتعاون تعاوناً صادقاً قايماً وبأن يتعاون كذلك

كل الموظفين في مصر على أن يسهّلوا تنفيذ هذه السلطات والقيام بها .

لصديق الحميم

فردينان دى لسيّس

صاحب الأصل الرفيع والرتبة العالية

القاهرة في ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤

حيث أنه يجب أن يصدق حضرة صاحب الجلالة الإمبراطورية السلطان  
على هذه المنحة فإنّي أرسل إليك هذه النسخة لتحتفظ بها . أما فيما يتعلق  
بأعمال الحفر الخاصة بقناة السويس فيجب ألا يُبدأ بها حتى يصدق عليها  
الباب العالي .

٣ رمضان سنة ١٢٨٢

خاتم الوالى

ترجمة صحيحة للأصل التركى

كوينج بك

سكرتير المندوبيات لصاحب العظمة الوالى

الاسكندرية ١٩ مايو سنة ١٨٥٥

( ٢ )

اتفاقية سنة ١٨٨٨

اتفاقية بين بريطانيا المظى وألمانيا والنمسا والمجر وإسبانيا وإيطاليا  
والأراضى المنخفضة والروسيا وتركيا عن الملاحة الحرة فى قناة السويس  
البحرية . وقع عليها فى القسطنطينية فى ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨ .



## ( بعد الديباجة )

### المادة الأولى

تكون قناة السويس البحرية حرة مفتوحة في زمن الحرب وفي زمن السلم على السواء ، لكل سفينة تجارية أو حربية من غير تمييز بين دولة وأخرى . وقد اتفق المتعاقدون نتيجة لذلك على ألا يتدخلوا في حرية استعمال القناة لا في زمن الحرب ولا في زمن السلم .  
ولن تكون القناة أبداً خاضعة لاستعمال حق الحصار .

### المادة الثانية

وحيث أن الدول المتعاقدة تعترف بأنه لا غنى للقناة البحرية عن قناة الماء العذب فهي تلاحظ الالتزامات التي أخذها على عاتقه حضرة صاحب السمو الخديوى من حيث قناة الماء العذب ؛ وهي تلك الالتزامات التي تشملها اتفاقية بتاريخ ١٨ مارس سنة ١٨٦٣ تتألف من مقدمة وأربع مواد .  
والدول المتعاقدة تتعهد ألا تتدخل في سلامة هذه القناة وفروعها ، ولن يكون استعمالها عرضة لأيّة عقبة تحاول وضعها إحدى هذه الدول .

### المادة الثالثة

وتتعهد الدول المتعاقدة كذلك على أن تحترم المصنع والمنشآت والأبنية والمعامل التي ألحقت بالقناة البحرية أو بقناة الماء العذب .

### المادة الرابعة

وحيث أن القناة الملاحية ستبقى في وقت الحرب مفتوحة للملاحة الحرة حتى لسفن الدول المحاربة كما جاء في المادة الأولى من هذه المعاهدة فقد اتفقت الدول المتعاقدة على أنه لا حق من حقوق الحرب ولا عمل من أعمال القنال يخول لها أن تعوق الملاحة الحرة في القناة . فلن يرتكب عمل يؤدي إلى سد القناة لا في القناة نفسها ولا في موانئها ولا في دائرة نصف قطرها ثلاثة أميال حول هذه الموانئ حتى ولو كانت الدولة العثمانية إحدى هذه الدول المحاربة .

وليس لسفن الدول المحاربة أن تأخذ الطعام أو تخزن مواد في موانئ القناة إلا بالقدر الضروري جداً . وتجتاز هذه السفن القناة في أقصر مدة ممكنة حسب الترتيبات المعمول بها ومن غير أن يؤثر في ذلك إلا ضرورات المرور .

ويكون بقاء هذه السفن في بور سعيد أو في مسالك الماء في السويس لمدة لا تتجاوز أربعاً وعشرين ساعة ، إلا إذا كانت في حالة تستدعي الإصلاح ، وحين ذلك ينبغي أن تترك الميناء في أقصر وقت ممكن ويجب أن تمر فترة مقدارها أربع وعشرون ساعة بين دخول سفينة محاربة إلى إحدى هذه الموانئ وبين خروج سفينة أخرى معادية لها .

### المادة الخامسة

على الدول المحاربة — في زمن الحرب — ألا تحمل من موانئ القناة

ولا إليها جيوشا ولا مؤونة ولا مادة من مواد الحرب . على أنه إذا حدث وتغطلت سفينة محاربة نتيجة لحادثة من الحوادث في القناة فتستطيع الجنود أن تنزل إلى البر على أن يكونوا في مجموعات لا تزيد إحداها على ألف رجل ويكون مع كل مجموعة منها ما يناسبها من عتاد الحرب .

### المادة السادسة

ينطبق على السفن التي قد تصادرها الدول المحاربة وتستولى عليها كل القواعد التي تتعلق بسفن الدول المحاربة ، وذلك في كل وجه من الوجوه التي ذكرت .

### المادة السابعة

ليس للدول أن تحتفظ بسفينة حربية في مياه القناة ( وينطبق ذلك على بحيرة التمساح والبحيرات المرة ) .  
على أن للدول أن تقف سفناً حربية بالقرب من بور سعيد والسويس على ألا يزيد عدد هذه السفن على سفينتين لكل دولة من الدول .  
وليس للدول المحاربة أن تتمتع بهذا الحق .

### المادة الثامنة

ستعهد الدول الموقعة على هذه المعاهدة إلى وكلائها في مصر أن يرقبوا تنفيذها . فإذا حدث ما يهدد سلامة القناة أو ما قد يعوق حرية الملاحة فيها فإنهم يجتمعون بناءً على دعوة يوجهها ثلاثة منهم . ويكون اجتماعهم برئاسة عميدهم . ثم يحقق المجتمعون في الحوادث التي تهددت سلامة القناة ، ويبلغون

الحكومة الخديوية الخطر الذي أحسوا به حتى تتخذ الحيلة لتحمي القناة وتحتفظ بحرية الملاحة فيها . ويجتمع هؤلاء الوكلاء مهما تكن الظروف مرة في كل عام حتى يتدارسوا تنفيذ هذه المعاهدة .

وتكون هذه الاجتماعات — التي ذُكرت أخيراً — برئاسة مندوب خاص تعيينه حكومة صاحب الجلالة السلطان لذلك الغرض . ويشترك أيضاً في هذه الاجتماعات مندوب للخديوى له أن يرأس هذه الاجتماعات إذا ما غاب عنها المندوب العثماني .

ولهذه اللجنة أن تضع حداً لكل عمل أو تجمع على شاطئ القناة من شأنه أن يتدخل في حرية استخدامها أو سلامة الملاحة فيها .

### المادة التاسعة

تتخذ الحكومة المصرية كل الاحتياطات اللازمة لتنفيذ هذه المعاهدة وذلك في حدود السلطات التي منحوها لها فرمانات وطبقاً للشروط التي تحتويها نصوص المعاهدة .

وفي حالة ما إذا لم يكن عند الحكومة المصرية وسائل كافية للقيام بتنفيذ المعاهدة فعليها أن تلجأ لحكومة الدولة العثمانية ، وهذه من جهتها يجب أن تتخذ الاحتياطات لإجابة الحكومة المصرية إلى طلبها : وذلك بأن تخطر الدول الموقعة على بيان لندن في ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ ، وبأن تعقد معها مؤتمراً يدرس الموضوع .

ولا تؤثر الاشتراطات الواردة في المواد الرابعة والخامسة والسابعة والثامنة في الاحتياطات التي قد تتخذ تنفيذاً لهذه المادة .

### المادة العاشرة

كذلك لا تؤثر الاشتراطات الواردة في المواد الرابعة والخامسة والسابعة والثامنة في الاحتياطات التي قد يتخذها صاحب الجلالة السلطان ، أو صاحب السمو الخديوى بإبهم جلالته في حدود السلطات التي خولتها له الفرمانات .  
وهي تلك الاحتياطات التي قد يريانها لازمة لتأمين مصر من الاعتداء الخارجى أو للاحتفاظ بالنظام العام ، ويستخدم في هذه الاحتياطات قوات السلطان أو الخديوى الخاصة .

فإذا رأى صاحب الجلالة السلطان أو صاحب العظمة الخديوى أن يستفيدا من بعض الظروف وأن يلجأ إلى الاستثناء الذى تبيحه لها هذه المادة فيجب أن تُخطر بذلك الدول المتعاقدة في بيان لندن ؛ على أن تخطرهما حكومة الدولة العثمانية .

وكذلك من المفهوم أن الاشتراطات الواردة في المواد الأربع السابق ذكرها لا تحول بأى حال من الأحوال دون اتخاذ الاحتياطات التى قد تراها حكومة الدولة العثمانية لازمة حتى تؤمن بذلك الدفاع بقواتها عن ممتلكاتها الواقعة على الساحل الشرقى للبحر الأحمر .

### المادة الحادية عشرة

لن تتدخل في حرية استعمال القناة كل الاحتياطات الواردة في المادتين التاسعة والعاشرة من هذه المعاهدة . وكذلك يمنع في هذه الأحوال أن تقام تحصينات دأمة مخالفة للشروط المنصوص عليها في المادة الثامنة .



### المادة الثانية عشرة

حيث أن مبدأ المساواة في حرية استعمال القنصة من بين الأسس التي تقوم عليها هذه المعاهدة فإن الدول المتعاقدة ، تطبقا لهذا المبدأ ، متفقة على أنه لن تحاول أية واحدة منها أن تحصل فيما يختص بالقناة على امتيازات من حيث ملكية الأرض أو سير التجارة ، ولن تدخل في تديرات دولية تؤدي إلى هذه الامتيازات . ويحتفظ بحقوق تركيا من حيث أنها القوة التي تملك هذه الأرض .

### المادة الثالثة عشرة

فيما عدا الالتزامات التي نصت عليها هذه المعاهدة يحتفظ بحقوق السيادة التي لصاحب الجلالة الامبراطورية السلطان ويحتفظ بالحقوق والإعفاءات التي يتمتع بها صاحب السمو الخديوى ، وذلك بناء على الفرمانات التي أصدرت لسموه .

### المادة الرابعة عشرة

تتفق الدول المتعاقدة على أن الالتزامات الناتجة عن هذه المعاهدة لن تكون رهينة بمدى عقود الامتياز التي حصلت عليها الشركة العالمية لقناة السويس البحرية .

### المادة الخامسة عشرة

بناء على ما في المادة الخامسة عشرة من الاتفاقية بين مصر والبريطانيا من سنة ١٨٨٢م ولما كان لا يكون لقرار هذه المعاهدة أثر يضر بالاحتياطات الصحية النافذة في مصر تبنته لثالثا على ما في ليله ر

### المادة السادسة عشرة

تتعهد الدول المتعاقدة بأن تبلغ هذه المعاهدة للدول التي لم توقع عليها وأن تدعوها إلى الموافقة عليها .

### المادة السابعة عشرة

تبرم هذه المعاهدة ويكون تبادل التصديق عليها في القسطنطينية في مدى شهر — أو في مدة أقل من ذلك إن أمكن .  
وقد وقع على هذه المعاهدة المدوبون المفوضون بخاتمهم الرسمي .  
عقدت في القسطنطينية في اليوم التاسع والعشرين من شهر أكتوبر من سنة ١٨٨٨ .

ملاحظة : على الرغم من أن إنجلترا قد احترمت هذه الاتفاقية إلا أنها لم تتبعها رسمياً إلا بعد التوقيع على الاتفاق الإنجليزى الفرنسى في ٨ من ابريل سنة ١٩٠٤ . وقد صدقت على الاتفاقية على شريطة أن تعلق الفقرتان الأولى والثانية من المادة الثامنة . وبعد الحرب العالمية الأولى وافقت دول الأعداء التي كانت قد وقعت على الاتفاقية على أن تحمل بريطانيا العظمى محل تركيا في هذه المعاهدة . ففي المادة ١٥٢ من معاهدة فرساي «توافق ألمانيا ، فيما يختص بها ، أن تنتقل إلى حكومة صاحب الجلالة البريطانية السلطات التي خولت لصاحب الجلالة الامبراطورية السلطان في هذه الاتفاقية وكذلك وقعت النمسا بيانا بهذا المعنى ( المادة ١٠٧ من معاهدة سان جرمان ) والمجر ( المادة ٩١ من معاهدة تريانون ) وتركيا ( المادة ١٠٩ من معاهدة سيفر ، والمادة ٩٩ من معاهدة لوزان ) .

( ٣ )

## معاهدة ٢٦ أغسطس سنة ١٩٣٦

بين بريطانيا العظمى ومصر

فيما يلي نص المادة الثامنة من هذه المعاهدة وهي الخاصة بقناة السويس :  
بما أن قناة السويس التي هي جزء لا يتجزأ من مصر هي في نفس الوقت طريق عالي للمواصلات ، كما هي أيضاً طريق أساسى للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للإمبراطورية البريطانية ؛ فإلى أن يحين الوقت الذى يتفق فيه الطرفان المتعاقدان على أن الجيش المصرى أصبح في حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة على القناة ، وسلامتها التامة ، يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة الملك والامبراطور فى أن يضع فى الأراضى المصرية بجوار القناة بالمنطقة المحدودة فى ملحق هذه المادة قوات تتعاون مع القوات المصرية لضمان الدفاع عن القناة . ويشمل ملحق هذه المادة تفاصيل الترتيبات الخاصة بتنفيذها ، ولا يكون لوجود تلك القوات صفة الاحتلال بأى حال من الأحوال ، كما أنه لا يخل بأى وجه من الوجوه بحقوق السيادة المصرية .  
ومن المتفق عليه أنه إذا اختلف الطرفان المتعاقدان عند نهاية مدة العشرين سنة المحدودة فى المادة السادسة عشرة ، على مسألة ما إذا كان وجود القوات البريطانية لم يعد ضرورياً لأن الجيش المصرى أصبح فى حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة على القنال وسلامتها التامة فإن هذا الخلاف يجوز عرضه على مجلس عصبة الأمم للفصل فيه طبقاً لأحكام عهد العصبة النافذ وقت توقيع هذه المعاهدة أو على أى شخص أو هيئة للفصل فيه طبقاً للإجراءات التى يتفق عليها الطرفان المتعاقدان .



# سلسلة الفكر الحديث

الكتب التي ظهرت

(١) دعائم السلام

(٢) فنون الأدب

(٣) الوسائل والغايات

(٤) في التربية

تطلب كلها من لجنة التأليف والترجمة والنشر

٩ شارع الكرداسي . عابدين

تليفون ٤٢٩٩٢ — ٥٦٧٦٩

ومن جميع المكاتب الشهيرة

طبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر

Bibliotheca Alexandrina



0320425